

B GUIDANCE

2025年3月

ばら積み貨物の ショーテージクレームの防止

ばら積み貨物のショーテージクレーム(数量不足クレーム)は、発生頻度が高い上に複雑な問題です。一般的には、船荷証券(B/L)に記載の数量と揚地での受取数量との間に大きな差異がある場合に発生します。

差異が生じる原因は、貨物の不正確な測定、不適切な積付、輸送中の誤った取り扱い、漏出、さらには盗難など、さまざまな要因が考えられます。そのため、輸送中の各段階において貨物の数量を正確に測定・記録することが重要です。

本ガイダンスと合わせてご活用いただける[チェックリスト](#)もご用意しました。ドライバルク貨物輸送の各段階でご参照ください。このリストを活用すれば、本船の利益を守るだけでなく、クレームが発生した場合に船上での事前調査をスムーズに進めることもできます。

船積み前

国際海上固体ばら積み貨物(IMSBC)コードは、ばら積み貨物の安全な船積み、積付、輸送に関する総合的なガイドラインです。

ショーテージクレームを防ぐにはまず、このIMSBCコードで規定されている、カーゴホールドの準備や清浄さの基準などの勧告に従うことが必要です。

船員は船積み前に、貨物を正確に測定・記録できるようしっかりした基盤を整えなければなりません。船積み前の準備として以下を推奨します。

- 貨物の種類や船積み・輸送地域、予想される天候を中心にリスク評価を行う。例えば、水濡れで損傷しやすい貨物であれば、降雨に早めに備えられるよう、天候の予測とチェックを入念に行う必要がある。
- 貨物の積付、隔離、降雨時の荷役可否について、荷送人から詳しい計画・指示を得る。IMSBCコードには、天候に係る要件、流動水分値、運送許容水分値など、貨物の特性に関する情報が細かに記されている。
- 雨中荷役の許可など、貨物の取り扱いに関して何らかの理由で補償状(LOI)が提供されているか確認する。提供されている場合はクラブに相談し、潜在的なリスクがないか、補償条件が明確で実施可能であるか確認する。
- ホールドクリーニングの状況を常に記録し、船積み前にクリーニングしたホールドとビルジの状態を証拠として写真で残しておくようにする。こうした写真は、係争が生じた場合に重要な証拠書類となる。
- 船積み前に必ずビルジウェルを清掃して乾かし、貨物が中に落ちないようにしっかり覆っておく。こうすることで、詰まりを防ぎ、排水装置を守り、航海中の損傷・汚染リスクを低減することができる。

船積み中

ショーテージクレームの多くは、船積み中の監視が不十分であることが原因です。

計画通りに正しいグレードと量の貨物が正しいカーゴホールドに適切に積まれるよう、しっかり監視することが重要です。

- 担当するオフィサーや船員を指定し、ステベドアがグラブバケットやコンベヤなど適切な荷役装置を使用しているか、ホールド内の貨物の配置は適切かなど、荷役を注意深く監視する。例えば、荷役中の不適切なハンドリング、強風、荷役装置の問題によって、グラブから貨物がこぼれてしまうと、船積みする量が減ってしまいかねない。
- 種類やグレードの異なる貨物が混載されていたり、貨物の仕分けやマーキング、ラベリングが不十分だったりすると、何がどのくらい積まれたのか分からなくなる可能性があるため、明確に仕分けすること。
- 荷役の遅延が見込まれる場合は、(必要であれば)作業途中のカーゴホールドを閉めて密封するようにする。こうすることで、貨物の完全性を保ち、数量不足や汚染を巡る係争が生じにくくなる。
- 計量装置の精度は通常、港によって0.5~1.0%と幅がある。信頼性を確保するため、船長は、装置の種類、ISO公認検査会社や政府機関による最新の検査・較正結果などの詳細が記載された証書の写しを要求すべきである。こうすることで、貨物重量が正確に測定されているか確認しやすくなる。
- 船積み装置の重量検知システムは、センサーの問題で精度が変わってしまうことがある。そのため船主は、可能であれば、積地でセンサーの具体的な較正内容を確認することが推奨される。
- 船積み前のカーゴホールドの適格性や船積みされた貨物の外観上の状態を確認するため、また、船積みされた貨物の数量・品質を明確にするために、第三者のサーベヤーを手配してもよい。また船長のサポート役として、貨物状態に関する定期的なサンプル採取、試験、記録などの作業を行うサーベヤーを雇ってもよい。サーベヤーは、現地の情報提供、関係者間での意見の相違への対応、荷役停止の詳細の記録のほか、必要に応じたB/Lへのリマーク記載のサポートも行うことができる。

次ページへ続く

- 荷役中に船積み数量を正確に測定して数字を確定するには、**ドラフトサーベイ**が不可欠である。ドラフトサーベイを正確に行うには、水比重、船舶のコンスタント、消耗品の重量、バラスト水、燃料、清水などを正確に測る必要がある。資格のあるサーベヤーが業界の標準的な手順に基づいて行わなければならない。サーベヤーは現場を訪れて、メイツレシート(MR)やB/Lに適切なリマークを挿入する必要がある場合などに船長に助言やサポートができるようにする。また、サーベイで使用する道具の精度や較正を確認することも欠かせない。
- 貨物の測定が不正確だと、報告される不足数量も不正確になる可能性がある。測定プロセスに誤りがあったり、ローディングサーベイを停泊地で行った際に気象・海象の影響で正しい結果が得られなかったりすると、こうしたことが起こりうる。そのため、常に喫水標のメンテナンスを怠らず、測定精度100%を目指すことが重要。外洋や波立っている海でサーベイを行う場合は、船積み数量が誤っている可能性を示したプロテストレター(LOP)を発行することが推奨される。
- ホールドの容積、積付係数、ブロークスペースを測定し、各ホールドに積載された貨物数量を再確認する。これらを測定することで検証過程が強化され、実際の積載数量とB/Lの記載数量との差異を確認しやすくなる。
- B/Lには、貨物の数量のほか、重量や体積、グレード、内容などの詳細を正確に明記する必要がある。数量を記載する際は貨物の水分量を考慮し、必要であれば、貨物の状態を表すリマークを挿入するほか、積載数量に関する船舶の測定値を記載する。
- 一部の貨物は、売買をドライメトリックトン(DMT)単位、輸送をウェットメトリックトン(WMT)単位で行うことでクレームが生じることがある。このような係争を避けるため、B/Lには正しい測定単位を詳細に記載することが重要。単位が明記されていないと、引き渡された実際の数量を巡って係争が生じかねない。
- 船積み完了したらハッチカバーを密封すること。こうすることで、貨物の完全性を保ち、無断立入や抜き荷を防ぐことができる。密封する際は荷送人の代表者が立ち会い、ハッチカバーがきちんと固定され、揚地で開放するまで密封状態が保たれるかを観察、確認するのが一般的である。シールナンバーを書類に残し、密封の過程をすべて写真や動画に残すとよい。

船長がB/Lに署名をしてしまうと、そこに記載されている数量や内容が実際の数量や内容ということになる。差異がある場合は、直ちに関係者全員に知らせなければならない。

航海中

航海中は、貨物の損傷を避ける必要があります。

損傷の原因は、カーゴホールド内での結露や海水の浸入などが考えられるため、船員は貨物の安定性および保護を確実にしなければなりません。

- 水分量の多い貨物は、自由水が放出されて重量が大きく減少する可能性がある。雨中で積載された石炭などは特にその傾向が強い。船長は、カーゴホールドのビルジウェルを頻繁に測深して、その記録を詳細に付ける必要がある。貨物から出た水をカーゴホールドのビルジから排出する必要がある場合は、排出したビルジ水の量が分かるようにビルジの記録簿を更新しなければならない。ショーテージクレームが発生すると、ビルジからの排出量の証拠を示すよう荷受人からせがまれるため、排出量が正確であることを証明しやすくするために、あらかじめ測深を複数回行い、ビルジウェルの量を確認しておくといよい。
- カーゴホールドのシールを定期的にチェックする。こうすることで、ホールドの風雨密性を確保し、輸送している間、貨物を常に安定して守ることができる。シールが損傷・劣化していると、貨物の汚染や損失につながり、揚地でその数量や状態を巡って係争が生じるおそれがある。何らかの理由でホールドに入る必要がある場合は、シールを破った記録を付け、後で新しいシールに張り替えること。

次ページへ続く

- 汗濡れや錆など水分に関連する損傷から貨物を守るには、換気が欠かせない。水分を吸収して傷みやすい農産物など、吸湿性のある貨物の場合は特に重要である。また非吸湿性の貨物も、水分に弱いわけではないが結露の影響を受けることがある。換気を効果的に行うことで、湿度を下げ、貨物の品質を保ち、クレームを極力減らすことができる。換気を行う際は主に2つのルールに従うこと。露点ルールの場合は湿度を正確に計測しなければならないが、3°Cルールはよりシンプルで、外気温と貨物温度を比較するだけでよい。損傷クレームを防ぐには、貨物温度や露点、換気を行ったタイミングなどの換気記録を付けておくことが重要。

傭船契約では、できる限り常に換気を行うよう定め、その重要性を強調しているものが多い。換気を適切に行えば、貨物を良好な状態で揚地に運び、輸送基準を満たし、船舶の信用を守り、賠償責任額を減らすことができる。

荷役中

多くの場合、ばら積み貨物の揚げ数量はジョイントでのドラフトサーベイの結果を基に算出されます。

算出された数量がB/Lの記載数量と一致していれば、ジョイントドラフトサーベイの結果を巡って貨物関係者の間で争いが無い限り、船舶側に責任が生じる可能性は低いでしょう。しかし、荷受人がドラフトサーベイの結果を受け入れず、引き渡し時のターミナルの計量システムで貨物の最終的な揚げ数量を決定すべきと主張する可能性もあります。

また、グラブやコンベヤベルトでの荷揚げなど、荷揚げ方法によっては貨物が一部こぼれてしまう可能性もあります。荷揚げした貨物が岸壁に野積みされて、問題がさらに悪化してしまうこともあります。荷受人がなかなか引き取りに来ず、その間に荒天にさらされると、これもショーテージクレームにつながりかねません。そのため、揚地で貨物を扱う際は、以下の対策を検討してください。

- 揚地でサーベヤーを手配し、シールを破る前にその状態に問題がなかったかを確認してもらう。確認の際は、荷受人／傭船者の代表者にも立ち会ってもらう。こうすることで透明性を確保でき、積地で受け取った貨物のすべてを揚地で揚げ切ったことを証明しやすくなる。
- 船員は荷揚げ中の様子を記録に残し、ラフハンドリングのほか、グラブやトラックからの漏出が原因で港内で貨物がこぼれた証拠を写真で残しておく必要がある。
- 荷揚げ数量を明確にし、実際のB/Lの数量と比較できるよう、各揚地でドラフトサーベイを実施する。このサーベイ結果は貨物数量に関する独立した証拠となり、数量に差異があった場合に特定しやすくなる。複数の港で荷揚げをし、そのうちの1港でショーテージクレームを受けるという事件が複数報告されているが、これは前の揚地での荷揚げ量が多すぎた可能性がある。そのため、このような事態が起こりうることを認識し、港ごとに指定された数量だけを正確に荷揚げするようあらゆる対策を講じる必要がある。
- 荷受人のサーベヤー(手配可能な場合)は、貨物数量の差異とビルジの排出総量をファイナルサーベイレポートに記録しておくべきである。この記録があれば、数量不足を理由にクレームを提起された場合に運送人の立場を守ることができる。

通知

カーゴショーテージが発生した場合は、問題解決と損失軽減のために、通知と調査を速やかに行うことが不可欠です。

船主の皆さまは体系的なアプローチに基づき、クラブや現地コレスポンデントに相談の上、しかるべき当事者や関係者全員に連絡してください。

- 船長は、不足が疑われる貨物の数量や場所など、ショーテージの詳細を荷主や荷送人に直ちに通知しなければならない。速やかに通知することで、透明性を重視する姿勢を示すことができ、クレームの解決プロセスを進めやすくなる。
- 陸上の計測数量とサーベイ結果を比較して、船積み数量が不足していたり差異があったりする場合は、LOPを発行し、可能であれば荷主に署名してもらう。
- さらに損失やショーテージを防ぐため、船主は、残りの貨物をモニタリングする、測深をさらに行う、陸上の人員／サーベヤーや機材の手配を要請するなどの対策を迅速に講じなければならない。

証拠書類の作成および 証拠の収集

通知を適切に行うよう徹底することは重要ですが、船員が重要な記録を漏れなく残しておき、検査や確認にすぐに利用できるようにしておくことも必要です。

- **B/L** - 貨物の実際の数量を関係者に示す証拠となる書類。必要であれば、数量の差異などの問題に対処するためのリマークを入れておくこと。
- ドラフトサーベイ記録 - 積地で積まれ、揚地で揚げられた貨物の実際の数量を示した記録。
- メイツレシート(MR) - 船積み用に差し入れられた貨物の状態・数量(船舶側の数量)を示した書類。陸上側との差異がある場合は、このMRIにリマークを入れておくこと。
- 品質証書および水分量(MC)証書 - 水分量の多い貨物を積み場合は、揚地でMCを比較できるようにこうした証書を入手しておいた方がよい。
- Empty Hold Certificate - ホールドの貨物が完全に荷揚げされたことを示す書類。貨物残渣のクレームへの抗弁に役立つ。
- 排水記録またはビルジ排出記録 - 自由水の排出を記録した書類。これを記録しておくことで、航海中にホールドビルジから排出された水の量が分かる。ショーテージクレームを受けた際の損失重量の確認にも使用できる。
- 貨物および港内作業記録 - 事件が起きた場合に詳細に報告できるよう、貨物の不足数量、ハッチカバーの密封、開閉の時間の詳細などを記した書類。

利益を守るには以下のような証拠資料も役立ちます。

- 船長からの現認書(SOF)
- ホールドでの積み揚げに関するオーバータイムシート／タイムシート
- デッキログブック - 港内停泊中／航海中の天候や残油量の詳細などを記録
- バラスト水交換ログ - バラスト水交換やバラスト重量変更の詳細を記録
- グラブからの貨物の漏出の様子など、監視カメラで撮影した荷役の動画・写真

一般的に、ばら積み貨物のショーテージクレームの防止・対応には、技術的なノウハウ、作業の精査、事前のリスク管理を組み合わせる必要があります。そのため、クレームを申し立てられた場合、うまく解決するためには、迅速な通知、詳細な証拠書類、クラブや現地コレスポンデントとの連携が非常に重要です。

詳細

本件についてご不明な点がありましたら、ロスプリベンション部門までお問い合わせください：
lossprevention@tindallriley.com.

免責事項

本レポートは、THE BRITANNIA STEAM SHIP INSURANCE ASSOCIATION EUROPE (クラブ) が発行したものです。

執筆時点での情報の正確性には万全を期していますが、これらの情報の完全性または正確性についてはいかなる責任も負いません。本レポートの内容は法的助言ではないため、個別の問題に関して具体的な助言が必要な場合は、必ずクラブにご連絡ください。

(翻訳)ブリタニヤ・ヨーロッパ日本支店
こちらは英文の日本語訳です。日本語訳と英文の間に齟齬がある場合は英文の内容を優先くださるようお願い申し上げます。