

# B GUIDANCE

## 预防散装货物短少索赔

散装货物短少索赔是一个常见但又复杂的问题,通常发生在提单(B/L)上注明的货物数量与目的港收到的货物数量之间存在显著差异时。

这种差异可以归因于各种因素,包括货物测量不准确、积载不当、运送过程中处理不当、溢出甚至盗窃。因此,在货物运送的每个阶段准确测量和记录货物数量至关重要。

为了与以下指引一起阅读,我们提供了一份有用的[清单](#),可以在干散货运送的每个阶段进行查阅,此举不仅可以保护船舶在该议题上的利益,并且可以在发生索赔时方便在船上进行有效的初步调查。

### 货物装载前

《国际海运固体散装货物(IMSBC)规则》为散装货物的安全装载、积载和运送提供了全面性的指导。

第一步即是遵守该规则所建议的准则。例如货舱准备和清洁标准。

在装载任何货物之前，船员必须做好准备，为准确地测量货物数量和记录打下坚实的基础。以下是建议在装载之前应采取的准备措施：

- 货物装载前进行风险评估，特别注意货物类型、地理位置和预期天气。例如，易受湿损的货物需要加强天气预报和状况监测，以便及早获得降雨预警。
- 从托运人处取得货物装载、隔离以及是否可以在降水天气处理货物的详细计划和指示。IMSBC规则提供了有关货物特性的准确信息，包括天气预防措施、流动水分点和可运输水分极限。
- 确认在货物装卸过程中是否因任何原因获取赔偿保证书（LOI），例如接受在雨中装货的赔偿保证书。若是如此，应咨询协会以获得技术性建议，以评估潜在风险并确保该保证书的条款清晰且可执行。
- 保留货舱清洁过程的记录，并考虑保留装载前清洁的货舱和舱底的照片证据。装货前清理完毕之货舱和舱底的照片证据可以在发生纷争时作为有价值的文件。
- 装货前定期清洁并擦干污水井，并妥善覆盖之以防止货物掉入。这将有助于防止堵塞，以及保护排水系统并降低航行期间损坏或污染的风险。

# 货物装载时

货物短少索赔通常源自于装载过程中的监控不足。

应实施有效的监督，确保货物按照适当的等级和数量正确装载至其货舱中。

- 应指派一名船副或船员仔细监督装卸操作，例如码头工人使用适当的货物处理设备（如抓斗或传送带），以及将货物正确地放置在货舱内。例如，如果货物在卸货时从抓斗中溢出，则可能会造成损失，此可归因于操作不当、强风或货物操作过程中的设备问题。
- 若不同类型/等级的货物混合，或者货物没有适当的分类、标记或上卷标，可能会导致船上货物数量的混乱。应确实进行货物隔离。
- 当预计会出现延误时，确保工作货舱已关闭并密封（如果需要），这可能有助于保持货物的完整性并降低因数量损失或污染而发生纷争的风险。
- 船长应索取地磅证书的副本，其中包括系统类型的详细信息以及由 ISO 认证的检验公司或政府机构进行的最新检验或校准。这有助于验证货物重量测量的准确性。
- 传感器问题有时会影响装载设备重量检测系统的准确性。因此，建议船东在装货港核实校准细节（如果有）。
- 可以委任独立海事公证人在装货前确定货舱的适用性、所装货物的外观状况，并确定所装货物的数量和质量。海事公证人也可以协助船长，执行定期取样、测试和记录货物状况等任务。其亦可以提供当地知识，处理各方之间的意见分歧，记录停工细节，并根据需要协助于提单上进行注记。
- 在确认货物已被准确测量以确定装载期间的船方装货数量时，[水尺检验](#)至关重要。精确的水尺检验需要精确测量水的密度、船舶的恒定重量、消耗重量、压载物、燃料、淡水等。检验应由合格的海事公证人依照业界标准程序进行。公证人应登船以便提供船长建议和协助，特别是当大副签收单（MR）或提单需要适当注记时。公证人还必须检查测量中使用的仪器的准确性和校准。
- 若货物测量不准确，报告的短少量可能会不正确。这可能是由于测量过程中的错误，或在锚地进行装载检验时，天气和海况会导致检验不准确。因此，必须始终保持水尺标记并力求测量完全准确。如果水尺检验是在开放水域或波涛汹涌的海面上进行的，我们建议发出抗议函（LOP），强调装载数字可能存在不准确性。
- 测量货舱容积、积载因子和亏舱，以复核每个货舱装载的货物量。这些测量提供了额外的验算，可以帮助识别装载的货物与提单上记录的数字之间的差异。
- 提单应准确载明货物的数量及其他细节，例如货物的重量、体积、等级和描述。提单数字应考虑货物的含水量，必要时应注明反映情况，并记录船方装载货物数量的数字。
- 提单上应详细说明正确的计量单位，以避免货物纠纷，亦即，有时某些货物以干公吨（DMT）购买/销售，但以湿公吨（WMT）运送，从而产生索赔。若计量单位不明确，即可能会对实际交付的货物数量产生争议。
- 装载完成后密封货舱有助于保持货物的完整性，防止未经授权的和盗窃。托运人方代表通常在密封过程中在场，以观察并验证舱盖已正确固定并在卸货港打开舱口之前保持密封。记录封条编号并用图片或影像记录整个过程是一种很好的做法。

一旦提单经船长签署，即意味着货物的数量和描述已被记录下来。任何差异都必须立即提请所有有关方注意。

# 航行期间

## 在海上航行期间, 需要保护货物免受明显损坏。

这种损坏可能是由于货舱内形成湿气或海水进入所致。因此, 船员需要确保货物的安全并受到保护。

- 对于高水分货物, 由于自由水的排放, 其重量可能会大幅减轻。尤其是在雨中装载的煤炭货物。船长应确保经常对货舱舱底污水井进行测量, 并记录详细信息。当需要排放舱底污水时, 应更新舱底记录簿, 以记录抽出的舱底水量。为了证明这些数字的准确性, 建议事先在各测深点确认舱底井的容积。若产生任何短少索赔, 货方将会坚持要求提供舱底排放量证明。
- 定期检查货舱密封有助于确保货舱的防风雨性能, 并确保货物在运送过程中保持安全和保护。密封损坏或受损可能导致货物污染或丧失, 可能导致在卸货港对货物数量或状况产生争议。如果由于任何原因需要进入货舱, 请记录封条的破坏以及随后的更换。
- 通风对于保护货物免受出汗和生锈等与潮湿有关的损害至关重要。这对于吸湿性货物尤其重要, 例如容易吸收水分并变质的农产品, 以及非吸湿性货物, 尽管后者对水分的敏感度较低, 但仍会受到冷凝的影响。有效的通风可以降低湿度, 保持货物质量, 并有助于最大限度地减少索赔。为了管理通风, 需要遵循两个关键规则: 露点规则 (需要精确的湿度测量) 和三度规则 (透过比较外部和货物温度提供更简单的方法)。保存包含货物温度、露点和通风时间的通风日志对于防止损害索赔相当重要。

许多租佣船契约都要求尽可能通风, 并强调了其重要性。适当的通风可确保货物完好无损地运抵目的地、符合运送标准、保护船方的声誉, 并减少责任的产生。

# 货物卸除中

## 通常情况下, 散装货物的卸除数量系根据联合水尺检验来计算。

若计算出的卸除数量与提单上注明的数量相符, 则船舶不太可能承担任何责任, 除非货方对联合水尺检验的结果有异议。收货人可能会拒绝水尺检验的结果, 并主张货物的最终卸除数量应由交货时的码头测量系统决定。

在其他情况下, 卸货方法, 例如使用抓斗或传送带卸货, 可能会导致卸除的货物溢出。当卸除的货物被「倾倒」在开放的码头堆放区域时, 这个问题有时会加剧, 因为货方需要更长的时间来接收货物, 同时货物还会暴露在恶劣的天气中。这也可能导致货物短少索赔, 因此, 在此种卸货港时应考虑采取以下措施。

- 可以在卸货港指派海事公证人来证明封条在打开之前是完好的, 并邀请收货人/租佣船人的代表参加检验。此步骤确保透明度并有助于证明在装货港收到的所有货物均已在卸货港卸除。
- 船上工作人员应记录卸货过程, 并保留因粗暴搬运或抓斗和卡车泄漏而导致货物在港内溢出的照片证据。
- 应在每一卸货港进行水尺检验, 核算其卸货数量, 并与实际提单数量进行比较。此项检验对货物数量进行了独立验证, 并有助于识别任何差异。有前例指出, 某船有多个卸货港, 并在其中一个港口遭求偿货物「损失」, 这可能是由于在前一个港口卸除了太多货物所致。会员应确认此情况是否可能发生, 并确保尽一切努力准确地卸除该港口指定的数量。
- 收货人的公证人 (如果有) 应在最终检验报告中注明差异和舱底水排放总量。一旦发生所谓的短少纷争, 该调查结果可用来支持运送人的立场。

# 通知

一旦发生货物短少,及时通知和调查对于解决问题和减少潜在损失至关重要。

船东应遵循结构化方法并咨询协会和/或当地联络员,以通知所有相关方或利益相关者。

- 船长应立即通知货主或托运人,详细说明货物短少情况,例如所指称遗失货物的数量和位置。及时通知表明了运送人对透明度的承诺,并有助于启动索赔解决流程。
- 若系因装货不足或系与岸上数量或公证人检验数量有差异,则签发LOP,并且如果可能,请让货方会签该LOP。
- 船长应立即采取措施减轻进一步的损失或短缺,包括监控剩余货物、进行额外的测深以及请求岸上人员/公证人和/或设备的协助。

## 文件和 证据搜集

虽然确保适当执行通知很重要,但同时,船员应确保保存所有相关记录并随时可供检查和核实。

- **提单** — 与相关方核实货物的实际数量,如有必要,纳入解决任何差异或问题的条款。
- **水尺检验纪录** — 装货港实际装载和目的港卸除的货物数量。
- **大副签收单 (MR)** — 记录待装运货物的状况和数量(方数量);任何差异应在 MR 中表述。
- **品质证明书和水分含量证明书 (MC)** — 若装载货物的水分含量高,则最好将认证文件与卸货港的 MC 进行比较。
- **空舱证明** — 证明货舱已完全卸货,并有助于驳回残留货物的索赔。
- **排水日志或舱底抽水记录** — 记录排出的自由水可以确认航行期间从货舱舱底抽出的水量,可用于确认短少索赔中的重量损失。
- **货物和港口日志** — 在船舶日志中记录短少情况、舱口密封细节和舱口开启/关闭时间,并准备事件的详细报告。

其他可能有助于保护会员利益的文件:

- 船长出具的事实陈述书 (SOF)
- 加班表/货舱装卸时间表
- 甲板日志 — 港口/航路天气和燃料舱ROB的详细信息
- 压载水更换日志 — 压载水更换的详细信息以及压载重量的任何变化
- 港口作业中的监控录像或照片, 例如抓斗中可见的溢出物等。

预防和应对散装货物短少索赔通常需要结合技术专长、尽职作业和主动风险管理。因此, 若发生索赔, 及时通知、提供完整的文件以及与协会和当地联络处的合作对于达成有利的解决方案非常有帮助。

## 索取进一步资料

如需进一步资料, 欢迎随时来信索取: [lossprevention@tindallriley.com](mailto:lossprevention@tindallriley.com).

## 免责声明

本损害防阻指引专文报告系由BRITANNIA STEAM SHIP INSURANCE ASSOCIATION EUROPE出版。

尽管该信息在发布之日被认为是正确无误的, 但本协会不能、也不会对该信息的完整性或正确性承担任何责任。本出版品之内容不构成法律建议, 会员可针对特定事项联络本协会, 以寻求专业的建议。