

B GUIDANCE

西元2025年3月號

預防散裝貨物短少索賠

散裝貨物短少索賠是一個常見但又複雜的問題，通常發生在提單 (B/L) 上註明的貨物數量與目的港收到的貨物數量之間存在顯著差異時。

這種差異可以歸因於各種因素，包括貨物測量不準確、積載不當、運送過程中處理不當、溢出甚至盜竊。因此，在貨物運送的每個階段準確測量和記錄貨物數量至關重要。

為了與以下指引一起閱讀，我們提供了一份有用的清單，可以在乾散貨運送的每個階段進行查閱，此舉不僅可以保護船舶在該議題上的利益，並且可以在發生索賠時方便在船上進行有效的初步調查。

貨物裝載前

《國際海運固體散裝貨物 (IMSBC) 規則》為散裝貨物的安全裝載、積載和運送提供了全面性的指導。

第一步即是遵守該規則所建議的準則。例如貨艙準備和清潔標準。

在裝載任何貨物之前，船員必須做好準備，為準確地測量貨物數量和記錄打下堅實的基礎。以下是建議在裝載之前應採取的準備措施：

- 貨物裝載前進行風險評估，特別注意貨物類型、地理位置和預期天氣。例如，易受濕損的貨物需要加強天氣預報和狀況監測，以便及早獲得降雨預警。
- 從託運人處取得貨物裝載、隔離以及是否可以在降水天氣處理貨物的詳細計劃和指示。IMSBC規則提供了有關貨物特性的準確資訊，包括天氣預防措施、流動水分點和可運輸水分極限。
- 確認在貨物裝卸過程中是否因任何原因獲取賠償保證書（LOI），例如接受在雨中裝貨的賠償保證書。若是如此，應諮詢協會以獲得技術性建議，以評估潛在風險並確保該保證書的條款清晰且可執行。
- 保留貨艙清潔過程的記錄，並考慮保留裝載前清潔的貨艙和艙底的照片證據。裝貨前清理完畢之貨艙和艙底的照片證據可以在發生紛爭時作為有價值的文件。
- 裝貨前定期清潔並擦乾汗水井，並妥善覆蓋之以防止貨物掉入。這將有助於防止堵塞，以及保護排水系統並降低航行期間損壞或污染的風險。

貨物裝載時

貨物短少索賠通常源自於裝載過程中的監控不足。

應實施有效的監督，確保貨物按照適當的等級和數量正確裝載至其貨艙中。

- 應指派一名船副或船員仔細監督裝卸操作，例如碼頭工人使用適當的貨物處理設備（如抓斗或傳送帶），以及將貨物正確地放置在貨艙內。例如，如果貨物在卸貨時從抓斗中溢出，則可能會造成損失，此可歸因於操作不當、強風或貨物操作過程中的設備問題。
- 若不同類型/等級的貨物混合，或者貨物沒有適當的分類、標記或上標籤，可能會導致船上貨物數量的混亂。應確實進行貨物隔離。
- 當預計會出現延誤時，確保工作貨艙已關閉並密封（如果需要），這可能有助於保持貨物的完整性並降低因數量損失或污染而發生紛爭的風險。
- 地磅系統的精確度視個別港口而定，通常在 0.5% 到 1.0% 之間。為了確保其可靠性，船長應索取地磅證書的副本，其中包括系統類型的詳細資訊以及由 ISO 認證的檢驗公司或政府機構進行的最新檢驗或校準。這有助於驗證貨物重量測量的準確性。
- 感測器問題有時會影響裝載設備重量檢測系統的準確性。因此，建議船東在裝貨港核實校準細節（如果有）。
- 可以委任獨立海事公證人在裝貨前確定貨艙的適用性、所裝貨物的外觀狀況，並確定所裝貨物的數量和品質。海事公證人也可以協助船長，執行定期取樣、測試和記錄貨物狀況等任務。其亦可以提供當地知識，處理各方之間的意見分歧，記錄停工細節，並根據需要協助於提單上進行註記。
- 在確認貨物已被準確測量以確定裝載期間的船方裝貨數量時，[水尺檢驗](#)至關重要。精確的水尺檢驗需要精確測量水的密度、船舶的恆定重量、消耗重量、壓載物、燃料、淡水等。檢驗應由合格的海事公證人依照業界標準程序進行。公證人應登船以便提供船長建議和協助，特別是當大副簽收單（MR）或提單需要適當註記時。公證人還必須檢查測量中使用的儀器的準確性和校準。
- 若貨物測量不準確，報告的短少量可能會不正確。這可能是由於測量過程中的錯誤，或在錨地進行裝載檢驗時，天氣和海況會導致檢驗不準確。因此，必須始終保持水尺標記並力求測量完全準確。如果水尺檢驗是在開放水域或波濤洶湧的海面上進行的，我們建議發出抗議函（LOP），強調裝載數字可能存在不準確性。
- 測量貨艙容積、積載因數和虧艙，以複核每個貨艙裝載的貨物量。這些測量提供了額外的驗算，可以幫助識別裝載的貨物與提單上記錄的數字之間的差異。
- 提單應準確載明貨物的數量及其他細節，例如貨物的重量、體積、等級和描述。提單數字應考慮貨物的含水量，必要時應註明反映情況，並記錄船方裝載貨物數量的數字。
- 提單上應詳細說明正確的計量單位，以避免貨物糾紛，亦即，有時某些貨物以乾公噸（DMT）購買/銷售，但以濕公噸（WMT）運送，從而產生索賠。若計量單位不明確，即可能會對實際交付的貨物數量產生爭議。
- 裝載完成後密封貨艙有助於保持貨物的完整性，防止未經授權的進入和盜竊。託運人方代表通常在密封過程中在場，以觀察並驗證艙蓋已正確固定並在卸貨港打開艙口之前保持密封。記錄封條編號並用圖片或影像記錄整個過程是一種很好的做法。

一旦提單經船長簽署，即意味著貨物的數量和描述已被記錄下來。任何差異都必須立即提請所有有關方注意。

航行期間

在海上航行期間，需要保護貨物免受明顯損壞。

這種損壞可能是由於貨艙內形成濕氣或海水進入所致。因此，船員需要確保貨物的安全並受到保護。

- 對於高水分貨物，由於自由水的排放，其重量可能會大幅減輕。尤其是在雨中裝載的煤炭貨物。船長應確保經常對貨艙艙底污水井進行測量，並記錄詳細資訊。當需要排放艙底汗水時，應更新艙底記錄簿，以記錄抽出的艙底水量。為了證明這些數字的準確性，建議事先在各測深點確認艙底井的容積。若產生任何短少索賠，貨方將會堅持要求提供艙底排放量證明。
- 定期檢查貨艙密封有助於確保貨艙的防風雨性能，並確保貨物在運送過程中保持安全和保護。密封損壞或受損可能導致貨物污染或喪失，可能導致在卸貨港對貨物數量或狀況產生爭議。如果由於任何原因需要進入貨艙，請記錄封條的破壞以及隨後的更換。
- 通風對於保護貨物免受出汗和生鏽等與潮濕有關的損害至關重要。這對於吸濕性貨物尤其重要，例如容易吸收水分並變質的農產品，以及非吸濕性貨物，儘管後者對水分的敏感度較低，但仍會受到冷凝的影響。有效的通風可以降低濕度，保持貨物品質，並有助於最大限度地減少索賠。為了管理通風，需要遵循兩個關鍵規則：露點規則（需要精確的濕度測量）和三度規則（透過比較外部和貨物溫度提供更簡單的方法）。保存包含貨物溫度、露點和通風時間的通風日誌對於防止損害索賠相當重要。

許多租傭船契約都要求盡可能通風，並強調了其重要性。適當的通風可確保貨物完好無損地運抵目的地、符合運送標準、保護船方的聲譽，並減少責任的產生。

貨物卸載中

通常情況下，散裝貨物的卸載數量係根據聯合水尺檢驗來計算。

若計算出的卸載數量與提單上註明的數量相符，則船舶不太可能承擔任何責任，除非貨方對聯合水尺檢驗的結果有異議。收貨人可能會拒絕水尺檢驗的結果，並主張貨物的最終卸載數量應由交貨時的碼頭測量系統決定。

在其他情況下，卸貨方法，例如使用抓斗或傳送帶卸貨，可能會導致卸載的貨物溢出。當卸載的貨物被「傾倒」在開放的碼頭堆放區域時，這個問題有時會加劇，因為貨方需要更長的時間來接收貨物，同時貨物還會暴露在惡劣的天氣中。這也可能導致貨物短少索賠，因此，在此種卸貨港時應考慮採取以下措施。

- 可以在卸貨港指派海事公證人來證明封條在打開之前是完好的，並邀請收貨人/租傭船人的代表參加檢驗。此步驟確保透明度並有助於證明在裝貨港收到的所有貨物均已在卸貨港卸載。
- 船上工作人員應記錄卸貨過程，並保留因粗暴搬運或抓斗和卡車洩漏而導致貨物在港內溢出的照片證據。
- 應在每一卸貨港進行水尺檢驗，核算其卸貨數量，並與實際提單數量進行比較。此項檢驗對貨物數量進行了獨立驗證，並有助於識別任何差異。有前例指出，某船有多個卸貨港，並在其中一個港口遭求償貨物「損失」，這可能是由於在前一個港口卸載了太多貨物所致。會員應確認此情況是否可能發生，並確保盡一切努力準確地卸載該港口指定的數量。
- 收貨人的公證人（如果有）應在最終檢驗報告中註明差異和艙底水排放總量。一旦發生所謂的短少紛爭，該調查結果可用來支持運送人的立場。

通知

一旦發生貨物短少，及時通知和調查對於解決問題和減少潛在損失至關重要。

船東應遵循結構化方法並諮詢協會和/或當地聯絡員，以通知所有相關方或利益相關者。

- 船長應立即通知貨主或託運人，詳細說明貨物短少情況，例如所指稱遺失貨物的數量和位置。及時通知表明了運送人對透明度的承諾，並有助於啟動索賠解決流程。
- 若係因裝貨不足或係與岸上數量或公證人檢驗數量有差異，則簽發LOP，並且如果可能，請讓貨方會簽該LOP。
- 船長應立即採取措施減輕進一步的損失或短缺，包括監控剩餘貨物、進行額外的測深以及請求岸上人員/公證人和/或設備的協助。

文件和證據蒐集

雖然確保適當執行通知很重要，但同時，船員應確保保存所有相關記錄並隨時可供檢查和核實。

- **提單** — 與相關方核實貨物的實際數量，如有必要，納入解決任何差異或問題的條款。
- 水尺檢驗紀錄 — 裝貨港實際裝載和目的港卸載的貨物數量。
- 大副簽收單 (MR) — 記錄待裝運貨物的狀況和數量 (船方數量)；任何差異應在 MR 中表述。
- 品質證明書和水分含量證明書 (MC) — 若裝載貨物的水分含量高，則最好將認證文件與卸貨港的 MC 進行比較。
- 空艙證明 — 證明貨艙已完全卸貨，並有助於駁回殘留貨物的索賠。
- 排水日誌或艙底抽水記錄 — 記錄排出的自由水可以確認航行期間從貨艙艙底抽出的水量，可用於確認短少索賠中的重量損失。
- 貨物和港口日誌 — 在船舶日誌中記錄短少情況、艙口密封細節和艙口開啟/關閉時間，並準備事件的詳細報告。

其他可能有助於保護會員利益的文件：

- 船長出具的事實陳述書 (SOF)
- 加班表/貨艙裝卸時間表
- 甲板日誌 — 港口/航路天氣和燃料艙ROB的詳細資訊
- 壓載水更換日誌 — 壓載水更換的詳細資訊以及壓載重量的任何變化
- 港口作業中的監控錄像或照片, 例如抓斗中可見的溢出物等。

預防和應對散裝貨物短少索賠通常需要結合技術專長、盡職作業和主動風險管理。因此, 若發生索賠, 及時通知、提供完整的文件以及與協會和當地聯絡處的合作對於達成有利的解決方案非常有幫助。

索取進一步資料

如需進一步資料, 歡迎隨時來信索取: lossprevention@tindallriley.com.

免責聲明

本損害防阻指引專文報告係由BRITANNIA STEAM SHIP INSURANCE ASSOCIATION EUROPE出版。

儘管該資訊在發佈之日被認為是正確無誤的, 但本協會不能、也不會對該資訊的完整性或正確性承擔任何責任。本出版品之內容不構成法律建議, 會員可針對特定事項聯絡本協會,