



美国保赔协会

防止干散货短缺指南



前言

干散货，尤其是散装及袋装货物，极易引发装载港申报的货物数量与卸货港交付数量差异相关的争议。此类争议可能由多种因素共同导致，其中部分因素较其他因素更可控。尽管船东及其船员已采取预防措施，此类争议在某些司法管辖区仍可能更为频繁发生。

本指南的主要目的是提高对干货短量索赔相关挑战及风险的认识，并根据我们的经验提出预防与减损建议。我们始终鼓励会员直接联系我们，就相关问题进行咨询，以便我们进一步协助预防和化解此类索赔。

美国保赔协会致力于通过以下方式预防索赔：宣传防损信息；为会员提供培训工具与指导；确保船舶检验合规；以及维护会员船舶上雇员的良好健康状况。我们鼓励会员访问我们的防损页面<https://www.american-club.com/page/loss-prevention>，获取各类防损与索赔预防数据。

威廉·摩尔博士

高级副总裁兼全球防损总监

美国保赔协会管理人——船东理赔局有限公司

纽约州纽约市



贡献与致谢

美国保赔协会谨此感谢船东理赔局有限公司的萨吉·苏波尼亚博士、尼科斯·塔克提科斯船长，以及尼科斯·梅拉赫罗普洛斯、安德鲁·戴尔、乔治·康奈尔、安东尼斯·巴瓦斯和理查德·斯旺诸位先生。本协会同时感谢桑吉夫·南达船长对本指南的详细审阅及提供的意见。

最后，本协会感谢通讯代理Budd Algiers及ETICSAS-Africa P&I提供的意见及本指南中所使用的照片。



1. 引言	5
1.1 目标	5
1.2 货物短量索赔的风险类型	5
1.3 干货短量索赔的保赔风险概况	7
1.4 货物短量索赔的一般依据	8
2. 船员最佳操作规范	11
2.1 目标	11
2.2 通用预防措施	11
2.3 理货与水尺检验	11
2.4 检验监督与协调（装货港与卸货港）	16
3. 船东最佳管理实践	20
3.1 目标	20
3.2 操作程序	20
3.3 船员培训	20
3.4 委任货物检验方	20
3.5 抗议书（LoP）	20
3.6 协会间协议（ICA）：定义及其在货物短量索赔中的适用性	21
4. 与保赔协会的沟通	24
4.1 目标	24
4.2 装/卸货预防性检验安排	24
4.3 与干散货短量相关的货物索赔	24
4.4 干散货短量相关典型案例	25

1.1 目标

明确与货物短量事件相关的风险要素、致因机制及损害类型。

1.2 干散货短量的风险类型及损害

1.2.1 本指南的核心关注时段为：自船东利益方在装货港确定货物重量/体积起，至卸货港将货物交付收货人止。根据适用法律或相关合同，船东的责任期间可能始于“钩至钩”（依据《海牙规则》或美国《海上货物运输法》（COGSA）），也可能延伸至装货前与卸货后（依据特定提单条款）。在此责任期间，船东/租船人将面临各类风险及风险致因机制（如船员培训缺失），从而导致如图1.1所示的短卸货索赔（即短量索赔）。本指南基于多年行业实践经验，提出防损与索赔预防建议

1.2.2 表1.1列明了本指南所涉及的海运货物短量相关的主要风险、致因因素/机制及相应损害。

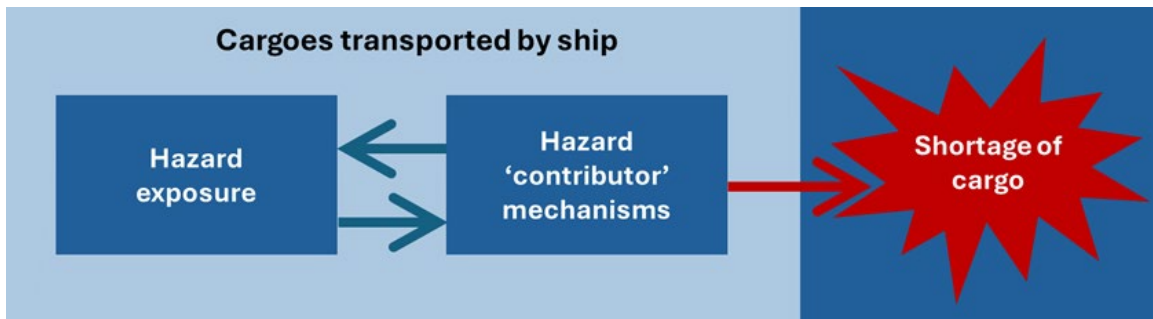


图 1.1 | 货物暴露于导致短卸索赔的风险因素及致因机制示意图。

表 1.1 | 货物暴露于风险因素及致因机制导致短量索赔

風險因素	導致貨物短量的致因因素/機制	損害後果
理货/压载水/水尺计算错误 (书面误差)	<ul style="list-style-type: none"> • 船员培训缺失 • 船舶操作程序不完善或缺失 	<ul style="list-style-type: none"> • 提单申报错误致短量争议
错误的水尺测量和/或计算 (书面误差)	<ul style="list-style-type: none"> • 船员培训缺失 • 船舶操作程序不完善或缺失 • 船员未遵守标准操作程序 • 恶劣天气条件 • 船舶状况不良影响压载水、污水等水位控制 	<ul style="list-style-type: none"> • 提单申报错误致短量争议 • 船舶离港延误
单证条款/日期/货物数量或状况记录不当 <ul style="list-style-type: none"> • 提单 • 大副收据 	<p>船员或第三方检验方对货物操作监控不足</p> <ul style="list-style-type: none"> • 货物状况 (含含水率) 监控不足 (装货前) • 積积载计划审查、货物装卸监控、绑扎加固措施不到位 • 理货报告错误 • 提单或大副收据条款措辞不当/不完整 <p>租家因市场/商业原因施压超载</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 船舶在装/卸港离港延误 • 船舶可能遭扣押 • 涉嫌货物短量索赔 • 面临保赔险或其他险种可能拒赔的索赔风险
货物盗窃 (主要发生在卸货港)	<ul style="list-style-type: none"> • 船员对卸货作业监控不足 • 卸卸货港未聘请检验方监督卸货操作 	装/卸货数量显著差异引发短量索赔
装货港为防尘在货物 (尤指煤炭) 中掺水	航行期间排出货舱污水时监控不足	抵卸货港时货物数量显著差异

1.3 干货短量索赔的保赔风险概况

1.3.1 2013年2月至2024年6月期间，本协会共处理2,596起货物相关事故。其中657起事故已产生索赔，预估单案损失超10,000美元。超10,000美元的货物短量索赔案均成本（含免赔额）为60,548美元。此外，308起超10,000美元的货物事故被报告为短量索赔。如表1.2所示，袋装及散装食品类货物合计占短量索赔发生频率的67%，占超10,000美元短量索赔成本的71%。大部分此类短量索赔发生于欧洲、美国、加拿大、澳大利亚以外的地区。

表 1.1 | 货物暴露于风险因素及致因机制导致短量索赔

货物短量类型	事故数量	事故频率(%)	事故总成本 (百万美元)	单案均成本 (美元)
短量事故总量	308	47%*	\$18.65	\$60,548
袋装食品（大米、糖、玉米等）	110	36%	\$8.46	\$78,883
散装食品（谷物）	95	31%	\$4.76	\$50,060
散装非食品类	28	9%	\$2.21	\$79,045
油脂及化学品	25	8%	\$1.15	\$45,935
未分类货物	40	13%	\$1.41	\$35,295

*指占超10,000美元货物事故总量的百分比

1.3.2 多数事故涉及在非洲、中东及亚洲港口卸货的袋装与散装谷物。从地域分布看，53%的事故发生于非洲，14%分别发生于中东与亚洲。会员报告事故数量最多的国家为科特迪瓦（23起）、突尼斯（22起）、阿尔及利亚（18起）及塞内加尔（18起）。在单案超10,000美元且事故数 ≥ 5 起的国家中，单案均成本最高的为印度（187,657美元）、几内亚（157,779美元）及土耳其（117,202美元）。

1.4 干货短量索赔的一般依据?

- 1.4.1** 提单 (B/L) 所载装货港货物体积、重量或数量与卸货港实际卸货量之间的差异通常源于以下因素:
- (a) 装船货物理货单位差异;
 - (b) 船舶水尺测量在装货期间及完成后的误差;
 - (c) 船上剩余压载水及污水计算错误导致货物装载量高估;
 - (d) 货物混装过量水分并在运输途中排放/蒸发;
 - (e) 液体货物温度及/或密度计算错误;
 - (f) 船舶常数计算误差;
 - (g) 卸货期间因操作不当、盗窃或非法转移导致的货物损失;
 - (h) 岸秤遭篡改或未校准。
- 1.4.2** 短量索赔源于装货记录与提单记载的货物数量同实际卸货量之间的误差超出可接受范围。行业允差反映计量差异的合理区间,但若误差超过特定阈值则可能引发索赔。对于散装及液货(除非租船合同另有约定),行业允差通常为提单货物量的0.5%至1%。



圖1 散装谷物卸货时自卡车散落至码头区（由Budd Algiers提供）



圖 2 | 船舶甲板上自破损聚丙烯袋中铲出并重新装袋的货物（由Budd Algiers提供）



圖 3 | 船舶甲板上自破損聚丙烯袋中鏟出並重新裝袋的貨物（由Budd Algiers提供）

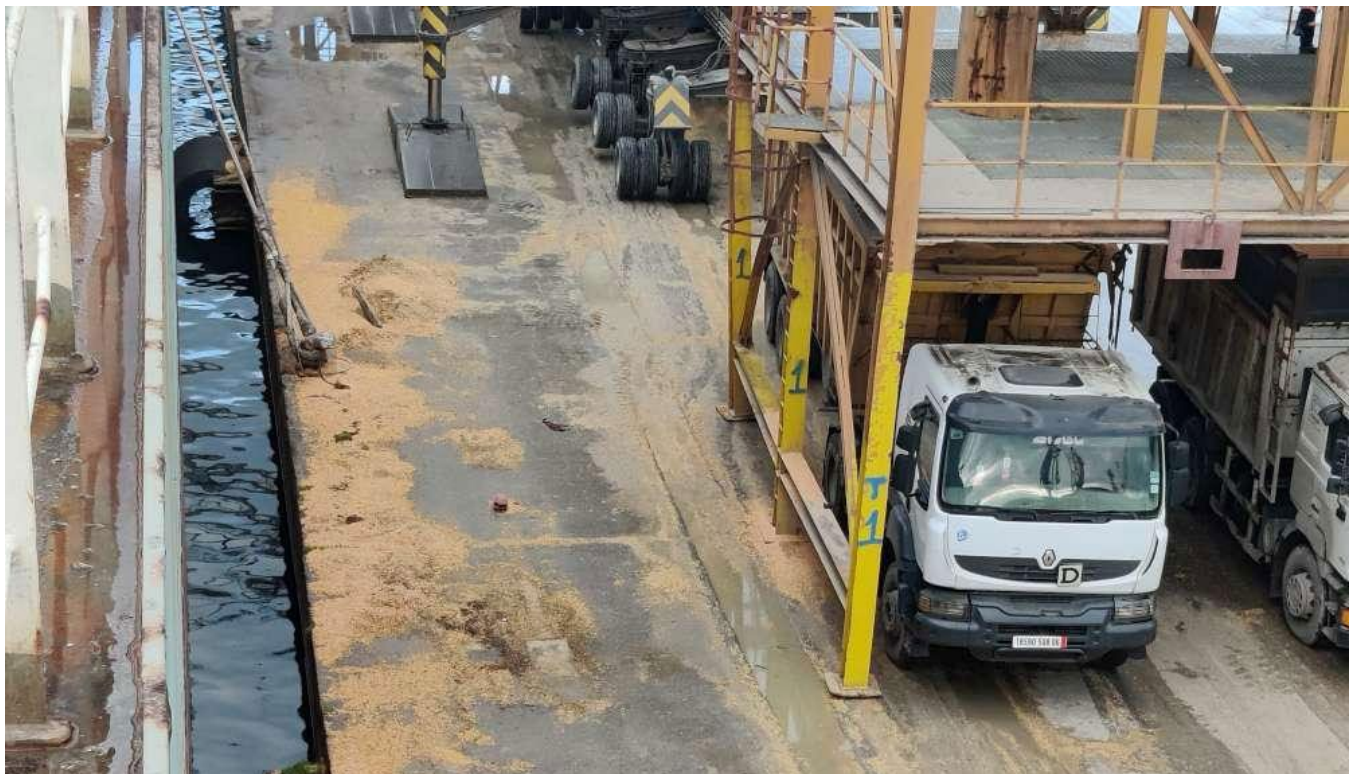


圖 4 | 散裝穀物卸貨期間散佈在碼頭區的貨物（由Budd Algiers提供）

2.1 目标

明确船员为预防货物短量事故应考虑采取的最佳操作规范，涵盖各类货物计量方式。

2.2 通用预防措施

- 2.2.1** 船长及船员应确保在货物运输各阶段，包括但不限于装货、运输及卸货，保存详细准确的货物记录与文件，内容涵盖：货物记录簿条目、照片、视频、其他与货物状况及数量相关的档。
- 2.2.2** 所有记录及文件副本（或相关原件）应留存船上，保存期自货物交付或应交付卸货港收货人之日起不少于一（1）年。
- 2.2.3** 船长应考虑在货物装卸作业期间安排船员值守关键位置，目视监督装卸作业。负责货物作业的船员应值守以下区域：
 - (a) 装卸作业人员上下船点位，防止货物盗窃；
 - (b) 各进行装卸作业的货舱上方，目视巡查舱内装卸人员及检验员活动；
 - (c) 其他货物装卸点位、装卸作业区域及允许非船员进入的区域。

2.3 理货与水尺检验

- 2.3.1** *理货检验* 指通过清点货物单元数量，在在装/卸货期间进行的货物计量方式。
 - 2.3.1.1** 装/卸货理货通常由理货检验员负责。船长、大副及其他负责监督货物作业的船员应清楚了解各检验员的具体职责。（例如理货、积载等）。检验人员的工作范围应以书面形式明确，并在履行其职责前与船长和/或值班驾驶员进行讨论并达成一致。
 - 2.3.1.2** 船员应定期监督并确保检验员履行其职责，包括但不限于：
 - (1) 根据装/卸货方式（如使用吊索或托盘），对货物进行规范理货；

(2) 目视检查所有捆装或袋装货物，确保装/卸货时数量（理货）准确且无损坏。

2.3.1.3 船员应对任何超出船舶理货规程的异常情况拍摄照片、视频并作书面记录。

2.3.2 水尺检验。通过测量船舶装/卸货后的排水量变化确定货物重量的方法。

2.3.2.1 水尺检验关键设备包括：(1) 液体比重计；(2) 测深尺、试水膏；(3) 记录本；(4) 计算机或计算器；(5) 手电筒；(6) 救生衣；(7) 海况持续波动时需使用消波管，见第2.3.2.4(1)节。

2.3.2.2 船长应确保船舶水尺读数在装货前及完成后被正确读取并记录。水尺检验需记录船舶外舷左/右舷共六（6）处标准测深点的吃水标记，包括：前部左/右舷；中部左/右舷；尾部左/右舷。

2.3.2.3 水尺检验基于阿基米得原理，即船舶排水量等于其总重量。因此：

(1) 空船排水量(Δ_e) 包含船舶建造时的重量，但不包括以下要素：船员、货物、燃油、润滑油、压载水、物料、淡水、船体累积油漆层、压载舱淤泥重量、船舶交付后加装的机械与设备。空船状态与无货状态的重量差称为船舶常数。船舶常数需在每装货港与卸货港重新计算，并受船舶运营区域影响。例如：频繁在河口港进行装卸作业的船舶，其压载舱可能积聚更多淤泥，导致船舶常数增大，进而降低实际载货能力。

(2) 满载排水量 (Δ_l)：船舶装载货物后的总排水量；

(3) 货物装载量计算公式：

$(\Delta_l) - (\Delta_e)$ - 装货期间排放的压载水重量

2.3.2.4 所有水尺标记均基于船舶平浮状态（即无纵倾或横倾）设置。船舶建造时，船厂会提供《纵倾与稳性手册》（即船舶排水量表），经船级社认证，列明不同吃水下的排水量数据，部分数据报含纵倾/横倾状态下的修正值。影响水尺检验精度的主要因素包括：

(1) 船舶横倾。由于压载水测量表基于平浮状态编制，横倾会导致压载水体积计算误差。虽然《纵倾与稳性手册》允许横倾

修正，但测量管通常位于船舷两侧，横倾会显著影响压载水测量精度（误差程度大于纵倾）。因此水尺检验时需确保船舶无横倾或横倾角极小。

- (2) 船舶纵倾。船体前后部线型差异可能导致纵倾状态下的排水量计算偏差。但压载水测量表包含不同纵倾角度的修正参数。
- (3) 恶劣海况。水尺测量时周边浪高不得超过1米（3.3英尺）。应在短小时内（如1-2分钟）连续读取10组吃水数据，剔除最大值与最小值后取剩余8组平均值。若必须在此类海况下测量，应签发《抗议书》（參見第3.5節）以声明水尺计算可能存在误差。

2.3.2.5 《纵倾与稳性手册》中的排水量数据基于海水密度1,025千克/立方米计算。实际操作中需使用液体比重计测量船舶周边水域实际密度。无论船舶处于港口、河流或外锚地，均需测量水密度以准确计算排水量/载货量。船员应特别注意：水密度可能受近期降雨、潮汐、附近径流等因素影响，因此需遵循以下测量规程：

- (1) 确保液体比重计经校准；
- (2) 使用清洁无残留物的水桶采集水样；
- (3) 采样点需位于水面下至少3米（10英尺）深处，远离甲板排水口及舷外排放区域；
- (4) 将液体比重计浸入水样后读取并记录密度值；
- (5) 在船体周边不同位置多次采样，计算平均密度值。

2.3.3 理货与水尺检验员作业监督

2.3.3.1 理货检验装货期间，装货期间，理货检验员应正确值守各货舱位置，准确记录装船袋装货物数量，并与代表货方利益的理货员协调，就最终载入大副收据（M/R）的货物数量达成一致。

2.3.3.2 水尺检验理想情况下，代表船东、租家及货方利益的水尺检验员应共同参与装货前/后的水尺检验，以确认货物装载量。但实践中，租家通常不委派检验员而依赖货方检验结果。需特别注意：某些货物（如煤炭）在运输期间可能因持续通风（蒸发）或沉积（货舱污水积累及途中排放）导致装载重量显著变化。例如，

煤炭常混装大量水分，航行中需持续泵出。

2.3.4 货物装卸记录保存

2.3.4.1 船长及船员应建立货物装卸记录程序，记录内容包括：货物装卸情况、可能导致货损索赔的事件（如湿损、包装破损、装卸工操作不当、货物盗窃等）。事件处理流程：

- (1) 船员发现第三方可疑行为时，应立即报告船长或值班驾驶员；
- (2) 船长或值班驾驶员应在货物记录簿或其他同期书面记录中详细记录事件；
- (3) 尽可能收集相关证据（如视频、照片、证人证词及物证）并留存；
- (4) 船长应确保大副收据（M/R）准确载明货物状况、重量、装货时发现的货损等细节；
- (5) 若装卸工未按指令作业，船长应向租家及/或收货方签发抗议书（LoP）；
- (6) 航行期间，船长须详细记录装/卸港间污水舱排放水量。

2.3.5 大副收据与提单

2.3.5.1 船长应完全熟悉正确填写大副收据及提单的职责要求。

2.3.5.2 大副收据（M/R）

2.3.5.2.1 大副收据是由船长签署的档，确认船舶接收货物的重量、状况及数量。通常，M/R交予货物托运人，托运人凭此有权要求签发提单（B/L）。

2.3.5.2.2 签发的M/R须准确反映经船员及/或检验方核实的货物数量及状况。装船时发现的任何货损均须记录详情。该信息应予以保留并作为证明档随附大副收据（M/R）提交。许多租船合同载有条款规定船长只应允许清洁货物装船。在此情形下，若货物未处于完好状态，船长应当拒收，因其受租船合同这一特定条款约束，不得在大副收据上注明货物受损状况。

2.3.5.3 提单 (Bs/L)

2.3.5.3.1 该条款对船东具有潜在法律风险。当提单签发权被授予承租人时，承租人可能无视大副收据 (M/R) 中关于货物状态、数量或质量的批注，径行签发清洁提单。船长若委托第三方代签提单，须在授权书中特别注明：“提单签发须与大副收据的批注内容保持一致”。

2.3.5.3.2 为最大限度维护权益，船东原则上不应将提单签发权进行委托，此举可有效规避船舶尚未驶离装货港即可能产生的单证索赔风险。若船东或二船东基于商业考虑在租约中纳入此类条款，将可能导致该航次产生的货损索赔无法获得保赔保险的保障。

2.3.5.3.3 *租船合同管辖权并入：法律选择条款*
将争议解决条款纳入，并使租船合同和/或提单项下的所有争议均受管辖租船合同规定的同一司法管辖和适用法律约束。通过此举，船东或二船东可保留管辖权主张，该主张可能对以下方面产生重大影响：

- (1) 特定货物索赔的提出或诉讼方式；
- (2) 索赔抗辩的管辖地（包括船舶扣押程序）；
- (3) 管辖所有此类争议的实体法。

2.3.5.3.4 *货损索赔对保赔保险覆盖的潜在损害。*

船东应尽可能确保与货物运输相关的决策不会损害其保赔保险项下的保障。若承运条件低于租船合同约定或提单批注条款（例如接受租船人的赔偿保证书 (LoI) ），则可能影响保赔保险效力。国际保赔协会集团 (IG) 所有成员在其保赔条款中规定，以下情形可能导致货损索赔保障受损：

- (1) 将货物交付至提单或运输合同约定以外的港口或地点；
- (2) 未凭正本提单交付货物；
- (3) 签发倒签或顺签提单；

- (4) 未经船东或被保险船舶船长知晓而签发提单，且该提单存在货物描述、数量或状态的不实记载；
- (5) 被保险船舶未抵达或延迟抵达装货港，或未装载特定货物（已签发提单项下的责任、损失及费用除外）。

2.3.6 若货方要求船长签署档且船长不同意档内容，船长须在签名处加注批注“谨此确认收讫，不影响权益”，以声明其仅接收档但不认可档所述内容，并保留船东在未来索赔中的权利。

2.3.7 会员及其船长可参阅美国保赔协会（American Club）发布的《提单签署实务指南》（Signing Bills of Lading: A Pocket Guide），[该指南提供英文、简体中文及繁体中文版本的操作指引](#)。

2.4 货物检验监督与作业规范（装卸港）

2.4.1 建议船东委派独立检验机构，确保货物在装载、积载及卸除过程中得到妥善照管，并实施规范的预防性检验、理货及水尺计重。需特别注意，部分港口禁止进行水尺计重。船东应在抵港或卸货前与当地代理核查确认是否允许实施该项作业。

2.4.2 水尺计重操作规范。船长须确保水尺计重仅于开启舱盖装卸货前进行。

2.4.3 任何货检人员登轮执行指定检验任务前，须核验其资质证明与身份文件。

2.4.4 船长、大副及其他负责监督货物作业的船员应知悉检验员的具体工作内容。检验员的工作范围须以书面形式与船长和/或值班驾驶员沟通，并于履职前充分讨论确认。

2.4.5 员应持续监督并确保检验员履行下列（包括但不限于）指定检验职责：

- (1) 准确清点船舶接收的袋装货物捆数；
- (2) 对装船的袋装货物捆进行目视检查，确保包装完好无损；
- (3) 监督及见证货方、承租人或相关第三方指派的检验员作业；
- (4) 根据前文**第2.3.2节**规定，实施装货前后的水尺计重。

2.4.6 船员应提请货物检验员注意其可能因忙于检查其他货舱或文件而忽略的货物问题。

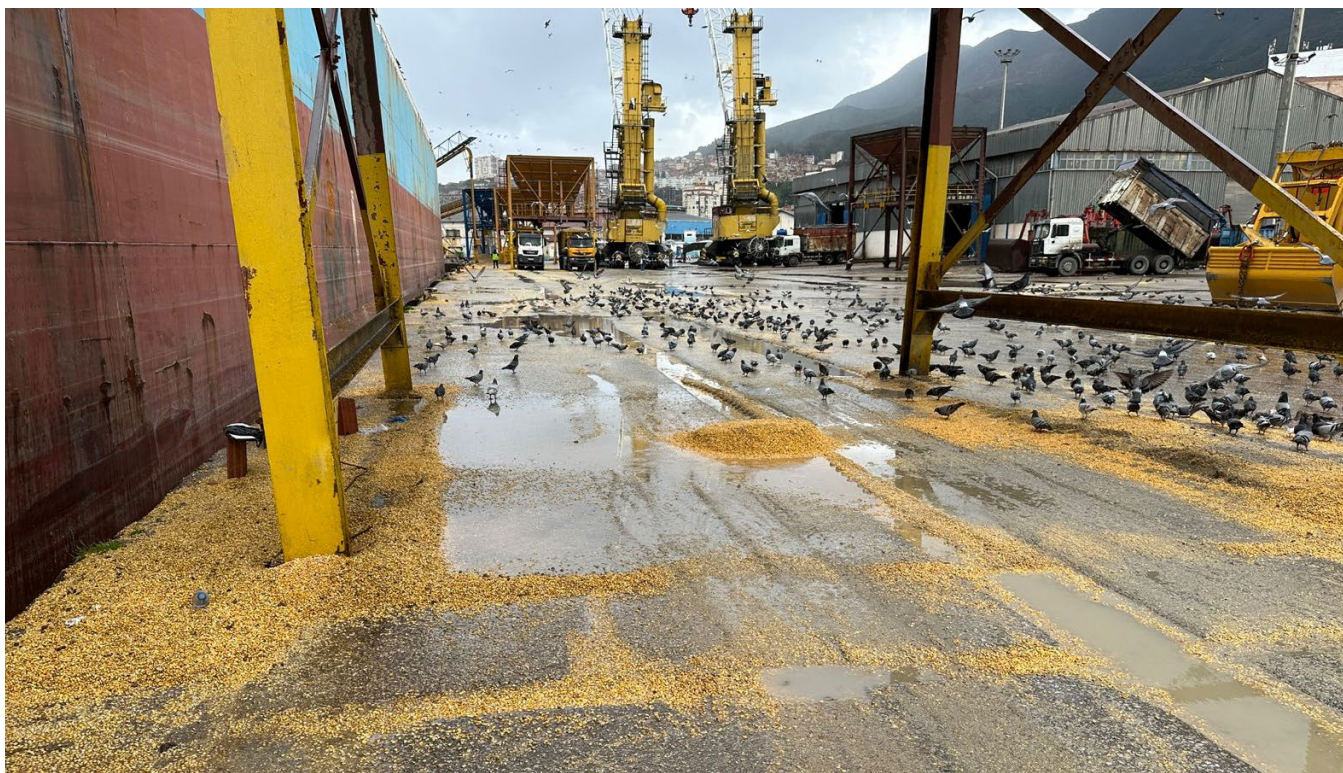


圖 5 | 散装谷物货物散落码头甲板，由卸货抓斗掉落所致，因货物可能混入动物粪便与雨水，难以回收（图片来源：Budd Algiers）

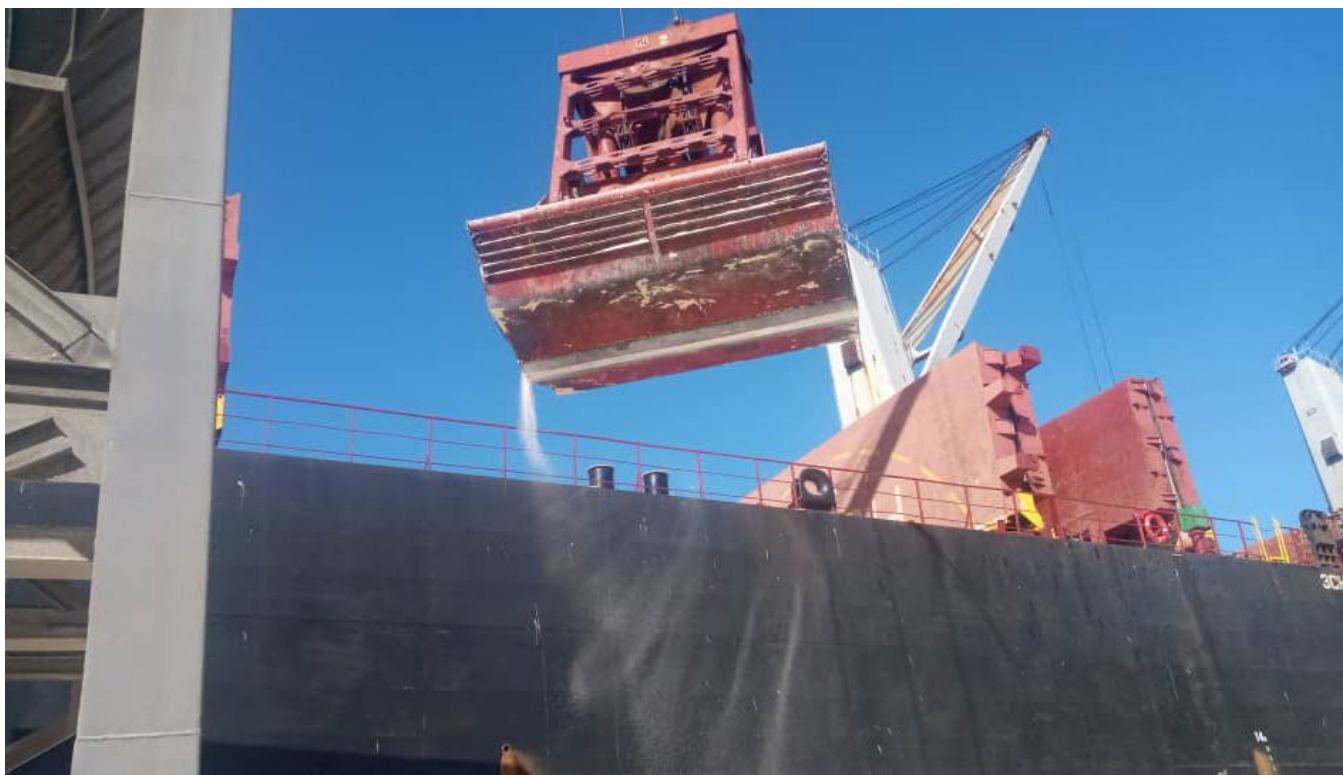


圖 6 | 卸货过程中散装货物经抓斗散落至甲板、水面及码头岸线（图片来源：Budd Algiers）



圖 7 | 船舶卸货期间散装谷物货物散落码头岸线 (图片来源: Budd Algiers)



圖 8 | 推土机清理码头岸线残留谷物货物 (图片来源: Budd Algiers)

3.0 船东最佳操作规范

3.1 目标

船东应审查货物操作流程，确保船长及船员全面掌握本船理货与水尺计重的关联职责。

3.2 操作程序

船东应审查货物操作流程，确保船长及船员全面掌握本船理货与水尺计重的关联职责。

3.3 船员培训

船东须确保船长充分接受培训，明确其与第三方货方交涉时的法定义务。

3.4 委派货物检验员

船东应委派相关检验员（如理货、水尺、货况检验等），以维护其与托运人、收货人及承租人的权益。可根据特定货物需求向检验员下达附加作业指令。

3.5 海事声明（Letter of Protest, LoP）

3.5.1 针对货物装载期间引发的货损、短量或操作异常，应敦促船长签发海事声明（LoP），向托运人、承租人或收货人声明保留船东索赔权。触发情形包括但不限于：水尺/理货数据异常、货物粗暴操作、积载不当、货物盗窃。

3.5.2 LoP 应包含（不限于）以下关键信息：

- *船舶信息*：船名、IMO编号、船旗国；
- *航次信息*：起运港/目的港、事件发生日期及地点；
- *货物信息*：货物种类及数量；
- *抗议事由*：注明是否涉及下列情形（包括但不限于）：
水尺计重或理货数据异常；货物粗暴操作；积载不当；货物盗窃；
- *事故描述*：详述抗议事由及已观察到的损害后果；
- *预估损害*：列明观测到的货物损失金额；

- **船长声明:** 须载明船长保留后续补充声明的权利;
- **签署要求:** 海事声明 (LoP) 须由船长及在场目击事件的相关人员签署。
- **发送对象:** 主送船东或船舶经营人指定方 (如船舶代理), 并抄送所有关联方 (包括托运人、承租人和/或收货人), 同时附转送指令要求将声明副本送达各相关方。

3.6 协会内部协议 (ICA)及其在货损索赔中的适用

- 3.6.1** 协会内部协议 (Inter-Club Agreement, ICA, 又称《纽约土产交易所互助协议》), 为《纽约土产交易所格式租船合同》(NYPE)、《Absatime 期租合同》及其项下运输合同产生的货物索赔, 提供简化的责任分摊机制。除非存在“明确且不可推翻的证据”证明索赔系因盗窃或某一方 (包括其雇员及分包商) 的行为或过失所致 (此时责任由该方100%承担), 否则船东与承租人应按50%-50%比例分摊责任。根据ICA规则, 海关罚款通常不视为运输合同项下的货物索赔, 不在协议覆盖范围内。
- 3.6.2** 船东及船舶经营人须审慎核查租船合同条款, 确保明确约定货物作业责任由承租人承担, 以维持ICA规则关于货物作业相关责任100%归属于承租人的效力。



圖 9 | 卸货时聚丙烯袋破损致货物散落 (图片来源: Budd Algiers)



圖 10 | 卸货期间码头岸线袋装货物遭粗暴作业 (图片来源: ETICSAS-Africa P&I)



圖 11 | 船员应密切监督码头岸线袋装货物作业方式 (图片来源: ETICSAS-Africa P&I)

4. 与保赔协会的沟通机制

4.1 目标

确保会员与保赔协会保持及时有效沟通，以防范或降低货差/货损索赔风险；若会员或船舶面临索赔，应协同各方力量进行抗辩。

4.2 装卸货预防性检验安排

4.2.1 为确保保赔协会（P&I Club）及时联络港口通讯代理并安排预防性装货港/卸货港检验，会员应于船舶预计抵达装卸港至少7日前向保赔协会提供下列基本信息：

- (1) 船舶完整信息（包括船名、IMO编号等）；
- (2) 目标装卸港口/码头名称；
- (3) 待装卸货物种类及数量；
- (4) 船舶当地代理、承租人、托运人、收货人或货运代理联系方式；
- (5) 船舶预计抵港时间；
- (6) 需申请的检验类型（如理货、水尺计重等）；
- (7) 其他相关事项。

4.2.2 所有相关检验报告（含装前检验、理货报告、水尺报告等）须立即抄送保赔协会。船东及承租人应妥善保存该等档至货损索赔诉讼时效届满。

4.2.3 船东及承租人须注意：若有其他利益方（如检验员、收货人等）在船，仅可允许其接触货物或船舶档——但须以保赔协会书面许可为前提。该等人员的要求应通过协会委派检验员转达，并由保赔协会评估后处理。

4.3 货物短量索赔

4.3.1 保赔协会可指示当地通讯代理和/或律师介入处理，以最大限度维护船东权益。

4.3.2 会员与保赔协会的及时有效沟通及紧密协作，将极大提升货差索赔抗辩效力，并为向其他责任方追偿保留法律途径。



- 4.3.3** 担保要求处理。若船东或承租人被要求提供担保，或船舶面临扣押威胁/已被扣押，船东须立即联系保赔协会寻求帮助。船东应避免与货方直接交涉，以免无意中放弃管辖权抗辩或其他潜在抗辩权。
- 4.3.4** 反诉禁令条款。若船东的船舶因货方拒绝接受基于相关租船合同仲裁条款（已并入提单）提供的担保而遭扣押，船东应立即联系其保赔协会，评估运用反诉禁令机制对抗货方无理要求。简言之，所提供担保应符合租船合同约定的争议解决管辖条款。

4.4 干货短缺典型案例

4.4.1 西非袋装糖货差实务

多数运往西非的袋装糖货物在拉丁美洲（尤其是巴西桑托斯港）装货时，常仅以岸方资料（shore figures）而非船东检验员的理货资料确定装货量。即便如此，仍建议船东在装货港实施初始及最终水尺计重，装港当地通讯代理可就此提供确认与指导。

为减少袋装糖货差索赔风险，建议船舶采取下列措施：在装货港实施水尺计重；抵非洲卸货港时同步实施水尺计重，并监控卸货理货作业；装货港对货舱施加铅封。

若已铅封货舱，船方可主张：

“装货量为XX公吨，货舱铅封完好，故卸货数量与提单记载一致。”据此，针对货物在航程中或卸港锚泊期间散落的异议可被驳回。上述程序有助于船东有效应对货差指控。

若涉及多个卸货港，船东对后续港口卸货的抗辩效力将显著降低。虽可在首港卸货后重新施封货舱，但多港分卸作业仍会加剧货差风险。

针对袋装货物破损，此类租船合同条款通常不利于船东。根据标准租约条款，装卸工作为船东的受雇人，若卸货导致破袋，除非船东能举证装卸工存在重大操作过失，否则船舶将承担赔偿责任。

为此，建议船东委派检验员实施理货。检验员可建议船长定期签发海事声明（LoP），记录装卸工的疏忽与失职行为，为船东抗辩索赔提供证据支持。

为规避及减轻袋装糖货差索赔，建议采取下列措施：

- 在装货港与卸货港系统实施水尺计重；
- 装货完毕后对货舱施封，并由各方签署铅封证书；

- 卸货港解封货舱时邀请所有相关方到场见证；
- 监控卸货理货作业，必要时指示检验员向装卸方定期签发海事声明。

4.4.2 阿尔及利亚港口散装货物重量测定程序

作为在阿尔及利亚港口卸除散装货物时采取的预防措施的一部分，承运人通常会在卸货作业开始前和完成后安排初始及最终水尺计重。

需特别指出：虽然船东实施的水尺计重可测定交货数量，但该资料不得作为卸货数量的终局性证据，因当地收货人未参与该计重程序。

阿尔及利亚所有港口唯一适用且获法院认可的重量测定程序为岸上地磅或筒仓称重，该程序由收货人、装卸公司执行，并受海关部门强制实施。承运人实施的水尺计重仅用于以下目的：作为船上货物数量的参考性指示；协助船东在收货人或保险人提出货差索赔时，向托运人或承租人提起反索赔（若其被认定需对货差负责）。

需特别指出：卸货港实施水尺计重无法避免岸称确认短缺时的货差索赔；收货人仍有权就岸称确认的货差向船方索赔货物价值。

4.4.2.1 法院指定检验员水尺计重程序

船东曾多次咨询阿尔及利亚法院指定水尺检验员的可能性。但根据阿尔及利亚司法实践，法院仅在当事人存在实质争议且确需指定检验员时，方可委派检验员。若货方未提出正式索赔，法官将直接驳回船东的指定检验员申请。

在任何情况下，法院指定的检验员得出的调查结果和结论对双方均不具有约束力，仅作为法官审理争议的参考；

由于水尺计重未被当地法院认可为可靠计量方式，即便检验报告由法院指定人员出具，在收货人提出货差索赔时仍不具备法律证明力。

4.4.2.2 欺诈性操作预防建议

鉴于多个港口存在欺诈行为，即允许部分装载卡车未经地磅称重离港，建议采取以下措施：委派检验员全程监督卸货作业，清点驶离码头的卡车数量并核验地磅数据，以形成有效威慑；要求检验员全程保持警戒，至少可排除因当地欺诈行为导致不当短缺索赔的可能性。

实务经验总结，检验员在场时，收货人虚增索赔金额的倾向显著降低；真实货差情形下，如短装或卸货操作致损，检验员监督无法阻止索赔发生。

實務經驗總結，檢驗員在場時，收貨人虛增索賠金額的傾向顯著降低；真實貨差情形下，如短裝或卸貨操作致損，檢驗員監督無法阻止索賠發生。

4.4.2.3 阿尔及利亚谷物局（OAIC）0.5%贸易允差适用

散装小麦货物几乎全由OAIC进口，其通常仅在确认短缺超出0.5%贸易允差时提出索赔。

4.4.2.4 当地法院对货差索赔的立场

成功抗辩货差索赔的可能性较低。阿尔及利亚法院不认可水尺计重结果作为交货量的终局证据，仅相信岸上地磅资料（装卸公司与海关部门官方程式）。法院通常直接依据港口当局出具的差异报告与称重证明，系统性判定船方对此类货差承担责任。

4.4.2.5 货差成因分析

阿尔及利亚港口散货短缺通常源于（包括但不限于）卸货期间的货物散落，具体表现为：

- 装卸工抓斗超载；
- 抓斗泄漏；
- 粗暴作业导致货物从漏斗或卡车溢出；
- 船岸间未铺设防漏布；
- 码头散落货物未回收。

此外，当发现两者之间存在重大差异时，获得的吃水调查结果和岸线秤结果，通常是由于地磅设备故障；卡车数量虚报；运输途耗；装港短装。

4.4.2.6 在阿尔及利亚法院为短缺索赔辩护，可通过影像数据及船长海事声明（LoP）左证，但若海关在场确认岸称数据，法院将直接相信港口档，船方极难推翻责任。即使证明地磅失准，外国承运人也难以拒绝根据经认证的岸称重结果提出的短缺索赔责任。

岸上地磅的可靠性难以证明。港口当局每年对其地磅进行校准并获得校准证书。主张岸上地磅不可靠并不能免除承运人对货物利益方的合同责任，该主张仅可用于对装卸工提起反索赔或追偿诉讼。且该行动仅能在根据现行判例要求向货物利益方作出赔偿后进行。

根据阿尔及利亚海商法，装卸工被视为在船舶监督下进行作业的船东雇员，因此船东不得以装卸工在卸货作业或称重程序中的过失或疏忽为由，逃避其对货物利益方的责任。

因此，当地法院将根据限制性海商法典判定船东对货物短缺承担责任，且不考虑水尺计重结果，亦不接受贸易允差原则或运输途中重量损失的原则。

4.4.2.7 在阿尔及利亚卸除非散装货物的困难

非散装货物（例如袋装货物）面临类似挑战，即使船东通过独立检验员安排理货，货物收货人通常仍会与装卸工共同进行理货。货物卸毕后系统性地确认短缺，且许多高价值商品存在偷盗现象。由于当地劳工和/或装卸工常采取激进行为，而警方极少干预，船员很难制止此类偷盗行为。

4.4.2.8 进一步考虑与建议

如前所述，船东最重要的救济途径是追究装卸工责任，并对其不当操作和/或偷盗行为成功提起法律诉讼。总之，为避免和减轻散装及非散装货物索赔，建议采取以下措施：

- 船员应勤勉工作，拍摄偷盗行为的照片和视频证据；
- 船长应提交记录偷盗证据的海事声明（LoPs）。

通常，对于大多数短缺索赔，友好解决更为可取且更具成本效益（尤其在已提供银行担保的情况下），特别是当索赔人合作并接受合理和解方案时。此类方案通常为索赔金额的70%至80%甚至85%。

阿尔及利亚收货人（通常为政府机构，尤其是食品类货物）要求的担保档包含特定条款：“若索赔未在30日内解决，则《保函》（LOU）将转为银行担保（BG）”。此举对船东造成额外压力，

因为当地诉讼胜诉概率极低，且一旦提供银行担保，船东将无法获得任何宽免，并需持续支付银行担保的维持费用。

类似货物短缺索赔在摩洛哥和突尼斯港口亦有发生。

4.4.3 MV PROBLEMATIC 輪案例

MV PROBLEMATIC 輪承租于南非理查德兹湾装载45,000公吨 (MT) 煤炭，运往荷兰鹿特丹。卸货港发生争议，收货人声称短卸1,100公吨。

提单记载，MV PROBLEMATIC 輪装货量为45,000公吨煤炭。装港水尺计重（船东、托运人、承租人及收货人代表共同参与）：根据货物检验员计算，显示货物位移量为44,800公吨；卸港水尺计重：收货人计重显示位移量为43,700公吨；岸上地磅数据：经认证的卸货量为43,700公吨。

收货人基于装港联合水尺计重与卸港地磅称重结果（即44,800公吨 - 43,700公吨），主张交付短缺1,100公吨煤炭。水尺计重差异显示装港与卸港间存在1,100公吨短缺，表明货物可能在运输途中发生损失。

对短缺的潜在原因进行了分析：

首先，煤炭在理查德兹湾装载期间正值雨季，货物露天堆放且未采取遮盖保护措施。经检测，装港初始水分含量为12.5%；卸港再次检测水分含量为12.207%。水分损失计算如下：

$$\begin{aligned} & \frac{(\text{装载时的初始含水量} - \text{排放时的最终含水量})}{\text{装载时的初始含水量}} \\ &= [(12.5\% - 12.207\%) / 12.5\%] * 100\% \\ &= 2.34\% \end{aligned}$$

因此，从理查德兹湾至鹿特丹的运输过程中，因水分蒸发导致的损失为44,800公吨 × 2.34% = 1,050公吨。

第二，货物散落与不当操作被视为装卸港数据差异的潜在因素。经核查装港装卸日志，MV PROBLEMATIC 輪船员未发现货物散落或操作不当的证据，且装港未就此签发抗议书，故排除其作为短缺原因。

第三，货舱检查：经检查船舶舱盖，排除航行中进水导致短缺的可能性。

第四，货物移位影响：虽航行中遭遇恶劣海况导致货物移位，但未影响卸货作业或造成短缺。另有约50公吨煤炭因粘附货舱壁或滞留难以触及区域，部分解释了收货人主张的短缺量。

因此，未发现船东或船舶在货物散落、货舱进水或操作失误方面存在重大过失。损失主要归因于自然因素，争议最终以船东与收货人无重大财务损失的方式解决。

经验教训：

- 重视水分监测，需在运输前、中、后期定期检测货物水分含量；
- 优化货物操作，改进积载与卸除程序以减少舱内残留；
- 规范水尺计重，通过定期审核确保计重程序标准化与精确性，降低争议风险；因此，未发现船东或船舶在货物散落、货舱进水或操作失误方面存在重大过失。损失主要归因于自然因素，争议最终以船东与收货人无重大财务损失的方式解决。



圖 12 | 卡车上的货物掉落可能导致直接码头区以外的损失（图源来自Budd Algiers）



圖13 | 在装载机转移到卡车上时，大量散装货物可能会丢失（图源来自Budd Algiers）

本指南所载信息仅为一般性参考，不构成法律建议。美国保赔协会（The American Club）及其管理人（Managers）不保证信息的准确性、完整性或及时性，亦不对任何错误或遗漏承担责任。使用者应自行承担使用风险。美国保赔协会及其管理人概不承担因使用本指南导致的任何损害赔偿赔偿责任，包括但不限于间接、特殊、附带或后果性损害，无论基于合同、侵权、严格责任、法律或其他理论。本指南内容不得解释为保险合同证据，亦不构成美国保赔协会或其管理人对任何第三方的财务承诺；本指南不表示美国保赔协会或其管理人同意充当担保人或接受任何司法管辖区的直接诉讼；本指南不构成法律意见，会员应咨询专业律师以获取法律建议。



American Steamship Owners Mutual Protection & Indemnity Association, Inc.
American Steamship Owners Marine Insurance Company (Europe), Ltd

Shipowners Claims Bureau, Inc., Manager

New York

tel +1 212 847 4500 fax +1 212 847 4599
email info@american-club.com web www.american-club.com

Houston

tel +1 346 223 9900
email claims@american-club.com

Shipowners Claims Bureau (UK) Ltd.

London

tel +44 20 7709 1390
email claims@scb-uk.com

Shipowners Claims Bureau (Hellas), Inc.

Piraeus

tel +30 210 429 4990 fax +30 210 429 4187
email claims@scb-hellas.com

SCB Management Consulting Services, Ltd.

Hong Kong

tel +852 3905 2150
email hkinfo@scbmcs.com

SCB Management Consulting (China) Co., Ltd.

Shanghai

tel +86 21 3366 5000 fax +86 21 3366 6100
email claims@scbmcs.com

Shipowners Claims Bureau (Cyprus), LTD

Limassol

tel +357 25 584545 fax +357 25 584641
email info@asomic.eu