



美國保賠協會

防止幹散貨短缺指南



前言

幹散貨，尤其是散裝及袋裝貨物，極易引發裝載港申報的貨物數量與卸貨港交付數量差異相關的爭議。此類爭議可能由多種因素共同導致，其中部分因素較其他因素更可控。儘管船東及其船員已採取預防措施，此類爭議在某些司法管轄區仍可能更為頻繁發生。

本指南的主要目的是提高對乾貨短量索賠相關挑戰及風險的認識，並根據我們的經驗提出預防與減損建議。我們始終鼓勵會員直接聯繫我們，就相關問題進行諮詢，以便我們進一步協助預防和化解此類索賠。

美國保賠協會致力於通過以下方式預防索賠：宣傳防損資訊；為會員提供培訓工具與指導；確保船舶檢驗合規；以及維護會員船舶上雇員的良好健康狀況。我們鼓勵會員訪問我們的防損頁面<https://www.american-club.com/page/loss-prevention>，獲取各類防損與索賠預防資料。

威廉·摩爾博士

**高級副總裁兼全球防損總監
美國保賠協會管理人——船東理賠局有限公司
紐約州紐約市**



貢獻與致謝

美國保賠協會謹此感謝船東理賠局有限公司的薩吉·蘇波尼亞博士、尼科斯·塔克提科斯船長，以及尼科斯·梅拉赫羅普洛斯、安德魯·戴爾、喬治·康奈爾、安東尼斯·巴瓦斯和理查·斯旺諸位先生。本協會同時感謝桑吉夫·南達船長對本指南的詳細審閱及提供的意見。

最後，本協會感謝通訊代理Budd Algiers及ETICSAS-Africa P&I提供的意見及本指南中所使用的照片。



1. 引言	5
1.1 目標	5
1.2 貨物短量索賠的風險類型	5
1.3 乾貨短量索賠的保賠風險概況	7
1.4 貨物短量索賠的一般依據	8
2. 船員最佳操作規範	11
2.1 目標	11
2.2 通用預防措施	11
2.3 理貨與水尺檢驗	11
2.4 檢驗監督與協調（裝貨港與卸貨港）	16
3. 船東最佳管理實踐	20
3.1 目標	20
3.2 操作程式	20
3.3 船員培訓	20
3.4 委任貨物檢驗方	20
3.5 抗議書（LoP）	20
3.6 協會間協議（ICA）：定義及其在貨物短量索賠中的適用性	21
4. 與保賠協會的溝通	24
4.1 目標	24
4.2 裝/卸貨預防性檢驗安排	24
4.3 與幹散貨短量相關的貨物索賠	24
4.4 幹散貨短量相關典型案例	25



1.1 目標

明確與貨物短量事件相關的風險要素、致因機制及損害類型。

1.2 幹散貨短量的風險類型及損害

1.2.1 本指南的核心關注時段為：自船東利益方在裝貨港確定貨物重量/體積起，至卸貨港將貨物交付收貨人止。根據適用法律或相關合同，船東的責任期間可能始於“鉤至鉤”（依據《海牙規則》或美國《海上貨物運輸法》（COGSA）），也可能延伸至裝貨前與卸貨後（依據特定提單條款）。在此責任期間，船東/租船人將面臨各類風險及風險致因機制（如船員培訓缺失），從而導致如圖1.1所示的短卸貨索賠（即短量索賠）。本指南基於多年行業實踐經驗，提出防損與索賠預防建議。

1.2.2 表1.1列明瞭本指南所涉及的海運貨物短量相關的主要風險、致因因素/機制及相應損害。

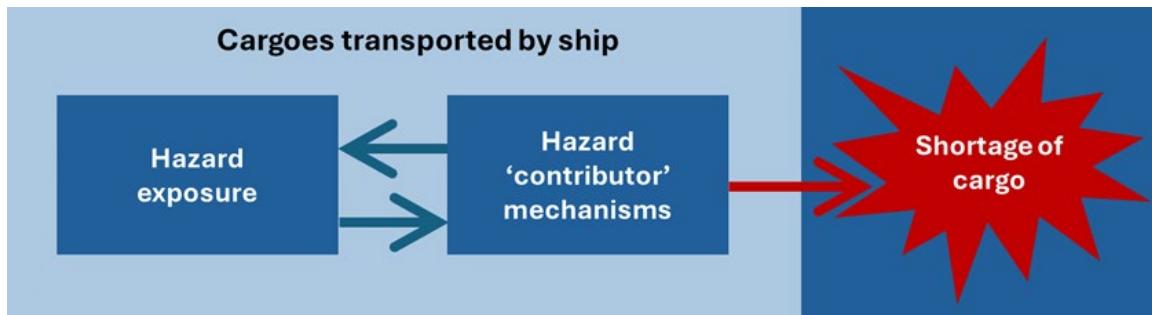


圖 1.1 | 貨物暴露於導致短卸索賠的風險因素及致因機制示意圖。

表 1.1 | 貨物暴露於風險因素及致因機制導致短量索賠

風險因素	導致貨物短量的致因因素/機制	損害後果
理貨/壓載水/水尺計算錯誤 (書面誤差)	<ul style="list-style-type: none"> • 船員培訓缺失 • 船舶操作程式不完善或缺失 	<ul style="list-style-type: none"> • 提單申報錯誤致短量爭議
錯誤的水尺測量和/或計算 (書面誤差)	<ul style="list-style-type: none"> • 船員培訓缺失 • 船舶操作程式不完善或缺失 • 船員未遵守標準操作程式 • 惡劣天氣條件 • 船舶狀況不良影響壓載水、污水等水位控制 	<ul style="list-style-type: none"> • 提單申報錯誤致短量爭議 • 船舶離港延誤
單證條款/日期/貨物數量或狀況記錄不當 • 提單 • 大副收據	<p>船員或協力廠商檢驗方對貨物操作監控不足</p> <ul style="list-style-type: none"> • 貨物狀況（含含水率）監控不足（裝貨前） • 積載計畫審查、貨物裝卸監控、綁紮加固措施不到位 • 理貨報告錯誤 • 提單或大副收據條款措辭不當/不完整 <p>租家因市場/商業原因施壓超載</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 船舶在裝/卸港離港延誤 • 船舶可能遭扣押 • 涉嫌貨物短量索賠 • 面臨保賠險或其他險種可能拒賠的索賠風險
貨物盜竊（主要發生在卸貨港）	<ul style="list-style-type: none"> • 船員對卸貨作業監控不足 • 卸貨港未聘請檢驗方監督卸貨操作 	裝/卸貨數量顯著差異引發短量索賠
裝貨港為防塵在貨物（尤指煤炭）中摻水	航行期間排出貨艙污水時監控不足	抵卸貨港時貨物數量顯著差異

1.3 乾貨短量索賠的保賠風險概況

1.3.1 2013年2月至2024年6月期間，本協會共處理2,596起貨物相關事故。其中657起事故已產生索賠，預估單案損失超10,000美元。超10,000美元的貨物短量索賠案均成本（含免賠額）為60,548美元。此外，308起超10,000美元的貨物事故被報告為短量索賠。如表1.2所示，袋裝及散裝食品類貨物合計占短量索賠發生頻率的67%，占超10,000美元短量索賠成本的71%。大部分此類短量索賠發生於歐洲、美國、加拿大、澳大利亞以外的地區。

表 1.1 | 貨物暴露於風險因素及致因機制導致短量索賠

貨物短量類型	事故數量	事故頻率(%)	事故總成本 (百萬美元)	單案均成本 (美元)
短量事故總量	308	47%*	\$18.65	\$60,548
袋裝食品（大米、糖、玉米等）	110	36%	\$8.46	\$78,883
散裝食品（穀物）	95	31%	\$4.76	\$50,060
散裝非食品類	28	9%	\$2.21	\$79,045
油脂及化學品	25	8%	\$1.15	\$45,935
未分類貨物	40	13%	\$1.41	\$35,295

*指占超10,000美元貨物事故總量的百分比

1.3.2 多數事故涉及在非洲、中東及亞洲港口卸貨的袋裝與散裝穀物。從地域分佈看，53%的事故發生於非洲，14%分別發生於中東與亞洲。會員報告事故數量最多的國家為象牙海岸（23起）、突尼斯（22起）、阿爾及利亞（18起）及塞內加爾（18起）。在單案超10,000美元且事故數 ≥ 5 起的國家中，單案均成本最高的為印度（187,657美元）、幾內亞（157,779美元）及土耳其（117,202美元）。



1.4 乾貨短量索賠的一般依據:

1.4.1 提單 (B/L) 所載裝貨港貨物體積、重量或數量與卸貨港實際卸貨量之間的差異通常源於以下因素：

- (a) 裝船貨物理貨單位差異；
- (b) 船舶水尺測量在裝貨期間及完成後的誤差；
- (c) 船上剩餘壓載水及污水計算錯誤導致貨物裝載量高估；；
- (d) 貨物混裝過量水分並在運輸途中排放/蒸發；
- (e) 液體貨物溫度及/或密度計算錯誤；
- (f) 船舶常數計算誤差；
- (g) 卸貨期間因操作不當、盜竊或非法轉移導致的貨物損失；
- (h) 岸秤遭篡改或未校準。

1.4.2 短量索賠源於裝貨記錄與提單記載的貨物數量同實際卸貨量之間的誤差超出可接受範圍。行業允差反映計量差異的合理區間，但若誤差超過特定閾值則可能引發索賠。對於散裝及液貨（除非租船合同另有約定），行業允差通常為提單貨物量的0.5%至1%。



圖 1 | 散裝穀物卸貨時自卡車散落至碼頭區（由Budd Algiers提供）



圖 2 | 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 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）

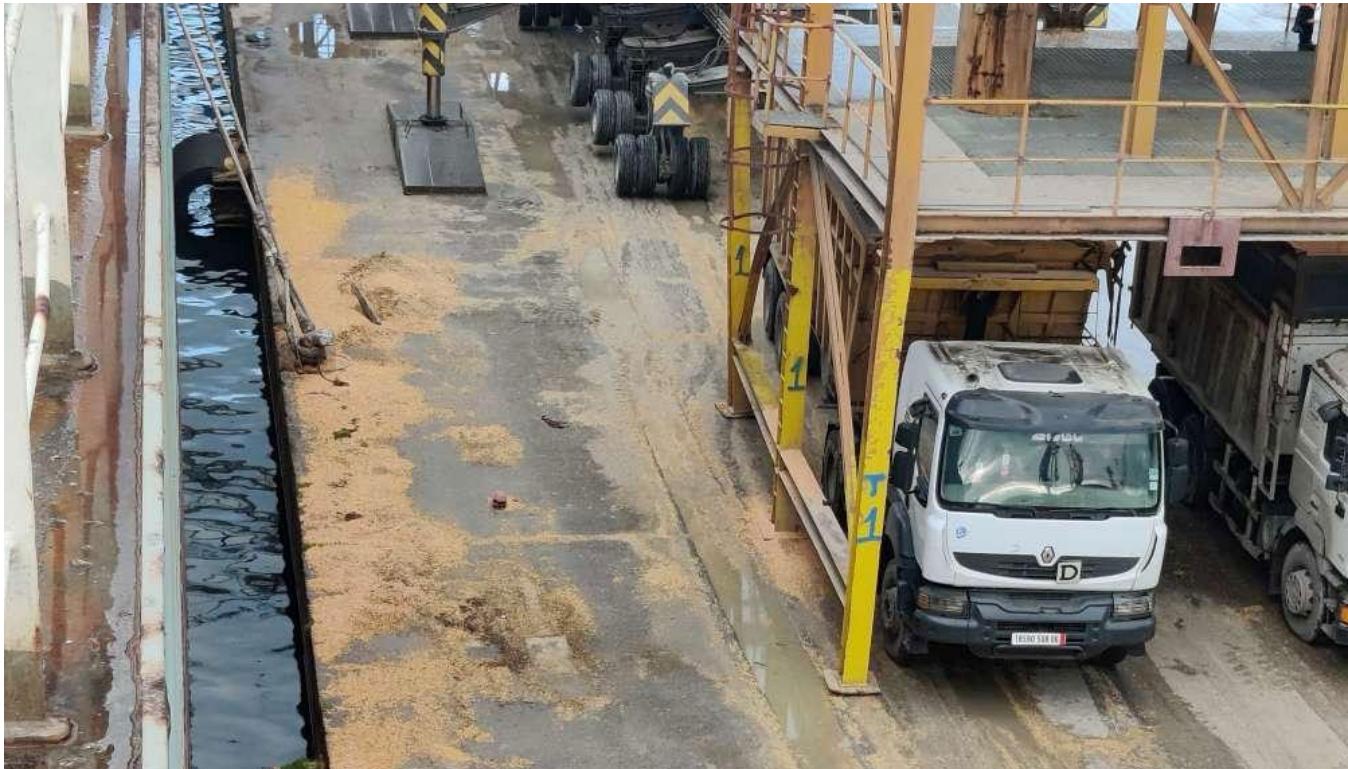


圖 4 | 散裝穀物卸貨期間散佈在碼頭區的貨物（由Budd Algiers提供）

2.1 目標

明確船員為預防貨物短量事故應考慮採取的最佳操作規範，涵蓋各類貨物計量方式。

2.2 通用預防措施

- 2.2.1** 船長及船員應確保在貨物運輸各階段，包括但不限於裝貨、運輸及卸貨，保存詳細準確的貨物記錄與檔，內容涵蓋：貨物記錄簿條目、照片、視頻、其他與貨物狀況及數量相關的檔。
- 2.2.2** 所有記錄及檔副本（或相關原件）應留存船上，保存期自貨物交付或應交付卸貨港收貨人之日起不少於一（1）年。
- 2.2.3** 船長應考慮在貨物裝卸作業期間安排船員值守關鍵位置，目視監督裝卸作業。負責貨物作業的船員應值守以下區域：
 - (a) 裝卸作業人員上下船點位，防止貨物盜竊；
 - (b) 各進行裝卸作業的貨艙上方，目視巡查艙內裝卸人員及檢驗員活動；
 - (c) 其他貨物裝卸點位元、裝卸作業區域及允許非船員進入的區域。

2.3 理貨與水尺檢驗

- 2.3.1** 理貨檢驗指通過清點貨物單元數量，在裝/卸貨期間進行的貨物計量方式。
 - 2.3.1.1** 裝/卸貨理貨通常由理貨檢驗員負責。船長、大副及其他負責監督貨物作業的船員應清楚瞭解各檢驗員的具體職責。（例如理貨、積載等）。檢驗人員的工作範圍應以書面形式明確，並在履行其職責前與船長和/或值班駕駛員進行討論並達成一致。
 - 2.3.1.2** 船員應定期監督並確保檢驗員履行其職責，包括但不限於：
 - (1) 根據裝/卸貨方式（如使用吊索或託盤），對貨物進行規範理貨；



- (2) 目視檢查所有捆裝或袋裝貨物，確保裝/卸貨時數量（理貨）準確且無損壞。

2.3.1.3 船員應對任何超出船舶理貨規程的異常情況拍攝照片、視頻並作書面記錄。

2.3.2 水尺檢驗。通過測量船舶裝/卸貨後的排水量變化確定貨物重量的方法。

2.3.2.1 水尺檢驗關鍵設備包括：(1) 液體比重計；(2) 測深尺、試水膏；(3) 記錄本；(4) 電腦或計算器；(5) 手電筒；(6) 救生衣；(7) 海況持續波動時需使用消波管，見第2.3.2.4(1)節。

2.3.2.2 船長應確保船舶水尺讀數在裝貨前及完成後被正確讀取並記錄。水尺檢驗需記錄船舶外舷左/右舷共六（6）處標準測深點的吃水標記，包括：前部左/右舷；中部左/右舷；尾部左/右舷。

2.3.2.3 水尺檢驗基於阿基米德原理，即船舶排水量等於其總重量。因此：

- (1) (1) 空船排水量(Δ_E)包含船舶建造時的重量，但不包括以下要素：船員、貨物、燃油、潤滑油、壓載水、物料、淡水、船體累積油漆層、壓載艙淤泥重量、船舶交付後加裝的機械與設備。空船狀態與無貨狀態的重量差稱為船舶常數。船舶常數需在每裝貨港與卸貨港重新計算，並受船舶運營區域影響。例如：頻繁在河口港進行裝卸作業的船舶，其壓載艙可能積聚更多淤泥，導致船舶常數增大，進而降低實際載貨能力。
- (2) 滿載排水量(Δ_L)：船舶裝載貨物後的總排水量；
- (3) 貨物裝載量計算公式：

$$(\Delta_L) - (\Delta_E) - \text{裝貨期間排放的壓載水重量}$$

2.3.2.4 所有水尺標記均基於船舶平浮狀態（即無縱傾或橫傾）設置。船舶建造時，船廠會提供《縱傾與穩性手冊》（即船舶排水量表），經船級社認證，列明不同吃水下的排水量資料，部分資料包含縱傾/橫傾狀態下的修正值。影響水尺檢驗精度的主要因素包括：

- (1) 船舶橫傾。由於壓載水測量表基於平浮狀態編制，橫傾會導致壓載水體積計算誤差。雖然《縱傾與穩性手冊》允許橫傾



修正，但測量管通常位於船舷兩側，橫傾會顯著影響壓載水測量精度（誤差程度大於縱傾）。因此水尺檢驗時需確保船舶無橫傾或橫傾角極小。

- (2) 船舶縱傾。船體前後部線型差異可能導致縱傾狀態下的排水量計算偏差。但壓載水測量表包含不同縱傾角度的修正參數。
- (3) 惡劣海況。水尺測量時周邊浪高不得超過1米（3.3英尺）。應在短時內（如1-2分鐘）連續讀取10組吃水資料，剔除最大值與最小值後取剩餘8組平均值。若必須在此類海況下測量，應簽發《抗議書》（參見第3.5節）以聲明水尺計算可能存在誤差。

縱傾與穩性手冊》中的排水量資料基於海水密度1,025千克/立方米計算。實際操作中需使用液體比重計測量船舶周邊水域實際密度。無論船舶處於港口、河流或外錨地，均需測量水密度以準確計算排水量/載貨量。船員應特別注意：水密度可能受近期降雨、潮汐、附近徑流等因素影響，因此需遵循以下測量規程：

- (1) 確保液體比重計經校準；
- (2) 使用清潔無殘留物的水桶採集水樣；
- (3) 採樣點需位於水面下至少3米（10英尺）深處，遠離甲板排水口及舷外排放區域；
- (4) 將液體比重計浸入水樣後讀取並記錄密度值；
- (5) 在船體周邊不同位置多次採樣，計算平均密度值。

2.3.3 理貨與水尺檢驗員作業監督

2.3.3.1 理貨檢驗裝貨期間，理貨檢驗員應正確值守各貨艙位置，準確記錄裝船袋裝貨物數量，並與代表貨方利益的理貨員協調，就最終載入大副收據（M/R）的貨物數量達成一致。

2.3.3.2 水尺檢驗理想情況下，代表船東、租家及貨方利益的水尺檢驗員應共同參與裝貨前/後的水尺檢驗，以確認貨物裝載量。但實踐中，租家通常不委派檢驗員而依賴貨方檢驗結果。需特別注意：某些貨物（如煤炭）在運輸期間可能因持續通風（蒸發）或沉積（貨艙污水積累及途中排放）導致裝載港重量顯著變化。例如，



煤炭常混裝大量水分，航行中需持續泵出。

2.3.4 貨物裝卸記錄保存

2.3.4.1 船長及船員應建立貨物裝卸記錄程式，記錄內容包括：貨物裝卸情況、可能導致貨損索賠的事件（如濕損、包裝破損、裝卸工操作不當、貨物盜竊等）。事件處理流程：

- (1) 船員發現協力廠商可疑行為時，應立即報告船長或值班駕駛員；
- (2) 船長或值班駕駛員應在貨物記錄簿或其他同期書面記錄中詳細記錄事件；
- (3) 盡可能收集相關證據（如視頻、照片、證人證詞及物證）並留存；
- (4) 船長應確保大副收據（M/R）準確載明貨物狀況、重量、裝貨時發現的貨損等細節；
- (5) 若裝卸工未按指令作業，船長應向租家及/或收貨方簽發抗議書（LoP）；
- (6) 航行期間，船長須詳細記錄裝/卸港間污水艙排放水量。

2.3.5 大副收據與提單

2.3.5.1 船長應完全熟悉正確填寫大副收據及提單的職責要求。

2.3.5.2 大副收據 (M/R)

2.3.5.2.1 大副收據是由船長簽署的檔，確認船舶接收貨物的重量、狀況及數量。通常，M/R交予貨物托運人，托運人憑此有權要求簽發提單（B/L）。

2.3.5.2.2 簽發的M/R須準確反映經船員及/或檢驗方核實的貨物數量及狀況。裝船時發現的任何貨損均須記錄詳情。該資訊應予以保留並作為證明檔隨附大副收據 (M/R) 提交。許多租船合同載有條款規定船長只應允許清潔貨物裝船。在此情形下，若貨物未處於完好狀態，船長應當拒收，因其受租船合同這一特定條款約束，不得在大副收據上注明貨物受損狀況。



2.3.5.3 提單 (Bs/L)

2.3.5.3.1 該條款對船東具有潛在法律風險。當提單簽發權被授予承租人時，承租人可能無視大副收據 (M/R) 中關於貨物狀態、數量或品質的批註，徑行簽發清潔提單。船長若委託協力廠商代簽提單，須在授權書中特別注明：“提單簽發須與大副收據的批註內容保持一致”。

2.3.5.3.2 為最大限度維護權益，船東原則上不應將提單簽發權進行委託，此舉可有效規避船舶尚未駛離裝貨港即可能產生的單證索賠風險。若船東或二船東基於商業考量在租約中納入此類條款，將可能導致該航次產生的貨損索賠無法獲得保賠保險的保障。

2.3.5.3.3 租船合同管轄權併入：法律選擇條款

將爭議解決條款納入，並使租船合同和/或提單項下的所有爭議均受管轄租船合同規定的同一司法管轄和適用法律約束。通過此舉，船東或二船東可保留管轄權主張，該主張可能對以下方面產生重大影響：

- (1) 特定貨物索賠的提出或訴訟方式；
- (2) 索賠抗辯的管轄地（包括船舶扣押程式）；
- (3) 管轄所有此類爭議的實體法。

2.3.5.3.4 貨損索賠對保賠保險覆蓋的潛在損害。

船東應盡可能確保與貨物運輸相關的決策不會損害其保賠保險項下的保障。若承運條件低於租船合同約定或提單批註條款（例如接受租船人的賠償保證書 (LoI)），則可能影響保賠保險效力。國際保賠協會集團 (IG) 所有成員在其保賠條款中規定，以下情形可能導致貨損索賠保障受損：

- (1) 將貨物交付至提單或運輸合同約定以外的港口或地點；
- (2) 未憑正本提單交付貨物；
- (3) 簽發倒簽或順簽提單；



- (4) 未經船東或被保險船舶船長知曉而簽發提單，且該提單存在貨物描述、數量或狀態的不實記載；
- (5) 被保險船舶未抵達或延遲抵達裝貨港，或未裝載特定貨物（已簽發提單項下的責任、損失及費用除外）。

2.3.6 若貨方要求船長簽署檔且船長不同意檔內容，船長須在簽名處加注批註“謹此確認收訖，不影響權益”，以聲明其僅接收檔但不認可檔所述內容，並保留船東在未來索賠中的權利。

2.3.7 會員及其船長可參閱美國保賠協會（American Club）發佈的《提單簽署實務指南》（Signing Bills of Lading: A Pocket Guide），[該指南提供英文、簡體中文及繁體中文](#)版本的操作指引。

2.4 貨物檢驗監督與作業規範（裝卸港）

2.4.1 建議船東委派獨立檢驗機構，確保貨物在裝載、積載及卸載過程中得到妥善照管，並實施規範的預防性檢驗、理貨及水尺計重。

需特別注意，部分港口禁止進行水尺計重。船東應在抵港或卸貨前與當地代理核查確認是否允許實施該項作業。

2.4.2 水尺計重操作規範。船長須確保水尺計重僅于開啟艙蓋裝卸貨前進行。

2.4.3 任何貨檢人員登輪執行指定檢驗任務前，須核驗其資質證明與身份文件。

2.4.4 船長、大副及其他負責監督貨物作業的船員應知悉檢驗員的具體工作內容。檢驗員的工作範圍須以書面形式與船長和/或值班駕駛員溝通，並於履職前充分討論確認。



2.4.5 船員應持續監督並確保檢驗員履行下列（包括但不限於）指定檢驗職責：

- (1) 準確清點船舶接收的袋裝貨物捆數；
- (2) 對裝船的袋裝貨物捆進行目視檢查，確保包裝完好無損；
- (3) 監督及見證貨方、承租人或相關協力廠商指派的檢驗員作業；
- (4) 根據前文**第2.3.2節**規定，實施裝貨前後的水尺計重。

2.4.6 船員應提請貨物檢驗員注意其可能因忙於檢查其他貨艙或文件而忽略的貨物問題。



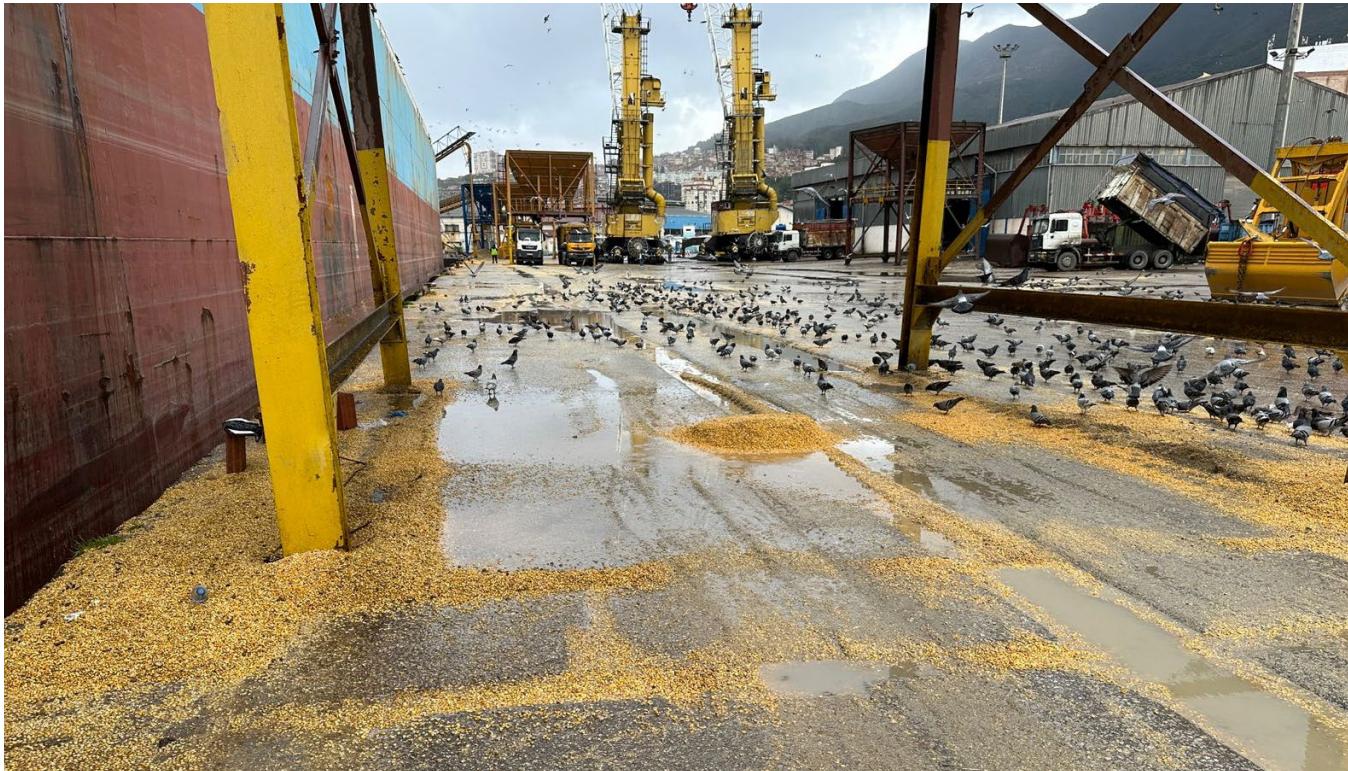


圖 5 | 散裝穀物貨物散落碼頭甲板，由卸貨抓鬥掉落所致，因貨物可能混入動物糞便與雨水，難以回收（圖片來源：Budd Algiers）

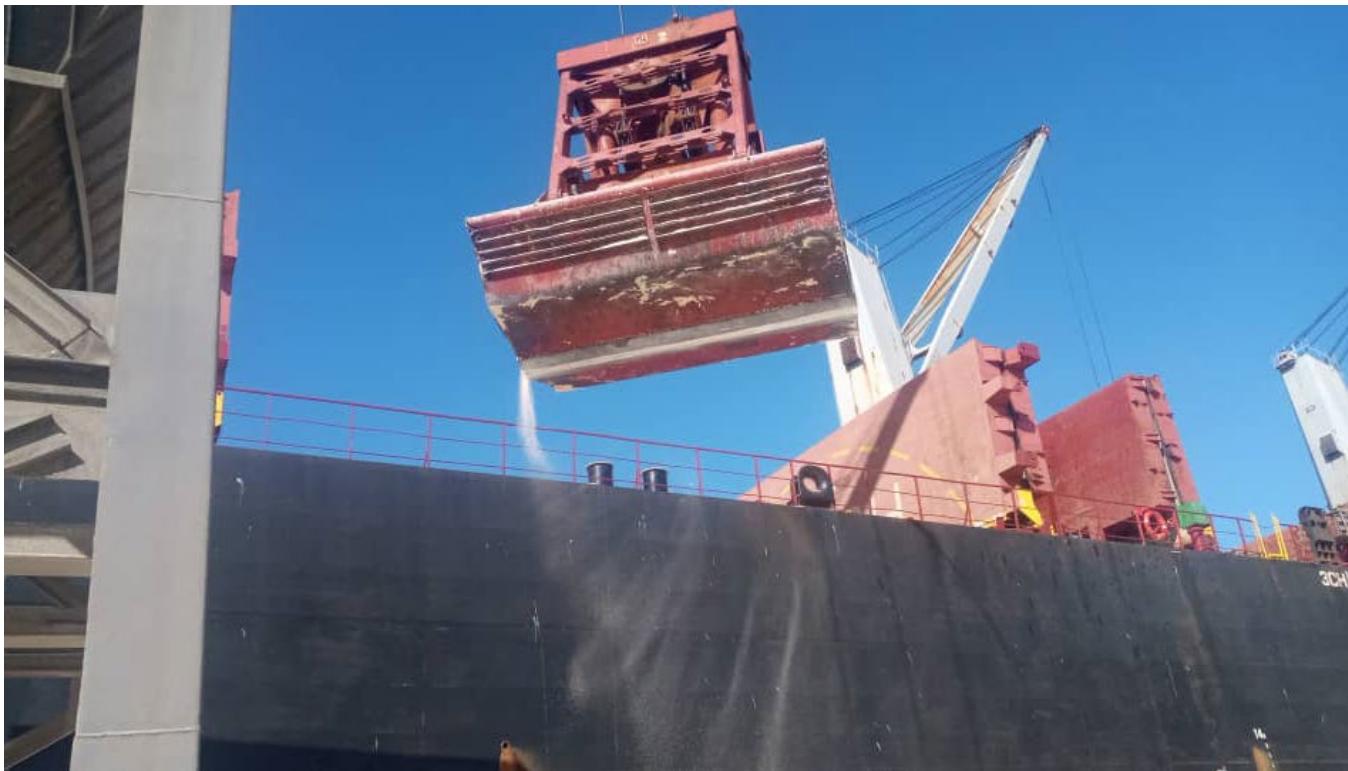


圖 6 | 卸貨過程中散裝貨物經抓鬥散落至甲板、水面及碼頭岸線（圖片來源：Budd Algiers）

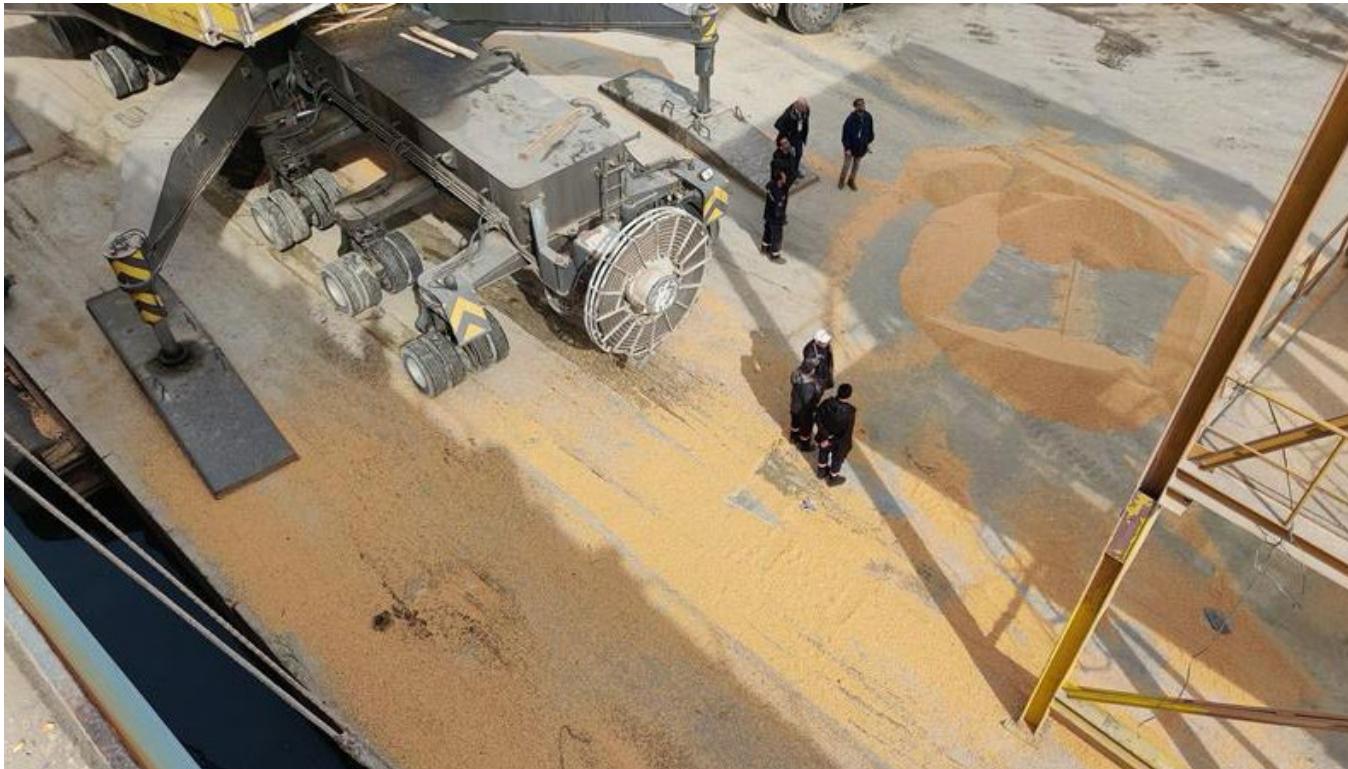


圖 7 | 船舶卸貨期間散裝穀物貨物散落碼頭岸線（圖片來源：Budd Algiers）



圖 8 | 推土機清理碼頭岸線殘留穀物貨物（圖片來源：Budd Algiers）

3.1 目標

船東應審查貨物操作流程，確保船長及船員全面掌握本船理貨與水尺計重的關聯職責。

3.2 操作程式

船東應審查貨物操作流程，確保船長及船員全面掌握本船理貨與水尺計重的關聯職責。

3.3 船員培訓

船東須確保船長充分接受培訓，明確其與協力廠商貨方交涉時的法定義務。

3.4 委派貨物檢驗員

船東應委派相關檢驗員（如理貨、水尺、貨況檢驗等），以維護其與托運人、收貨人及承租人的權益。可根據特定貨物需求向檢驗員下達附加作業指令。

3.5 海事聲明（Letter of Protest, LoP）

3.5.1 針對貨物裝載期間引發的貨損、短量或操作異常，應敦促船長簽發海事聲明（LoP），向托運人、承租人或收貨人聲明保留船東索賠權。觸發情形包括但不限於：水尺/理貨資料異常、貨物粗暴操作、積載不當、貨物盜竊。

3.5.2 LoP應包含（不限於）以下關鍵資訊：

- **船舶資訊：**船名、IMO編號、船旗國；
- **航次信息：**起運港/目的港、事件發生日期及地點；
- **貨物資訊：**貨物種類及數量；
- **抗議事由：**注明是否涉及下列情形（包括但不限於）：
水尺計重或理貨數據異常；貨物粗暴操作；積載不當；貨物盜竊；
- **事故描述：**詳述抗議事由及已觀察到的損害後果；
- **預估損害：**列明觀測到的貨物損失金額；



- **船長聲明:** 須載明船長保留後續補充聲明的權利；
- **簽署要求:** 海事聲明 (LoP) 須由船長及在場目擊事件的相關人員簽署。
- **發送對象:** 主送船東或船舶經營人指定方（如船舶代理），並抄送所有關聯方（包括托運人、承租人和/或收貨人），同時附轉送指令要求將聲明副本送達各相關方。

3.6 協會內部協議 (ICA) 及其在貨損索賠中的適用

- 3.6.1** 協會內部協議 (Inter-Club Agreement, ICA，又稱《紐約土產交易所互助協議》)，為《紐約土產交易所格式租船合同》 (NYPE) 、《Absatime期租合同》及其項下運輸合同產生的貨物索賠，提供簡化的責任分攤機制。除非存在“明確且不可推翻的證據”證明索賠系因盜竊或某一方（包括其雇員及分包商）的行為或過失所致（此時責任由該方100%承擔），否則船東與承租人應按50%-50%比例分攤責任。根據ICA規則，海關罰款通常不視為運輸合同項下的貨物索賠，不在協議覆蓋範圍內。
- 3.6.2** 船東及船舶經營人須審慎核查租船合同條款，確保明確約定貨物作業責任由承租人承擔，以維持ICA規則關於貨物作業相關責任100%歸屬於承租人的效力。





圖 9 | 卸貨時聚丙烯袋破損致貨物散落（圖片來源：Budd Algiers）



圖 10 | 卸貨期間碼頭岸線袋裝貨物遭粗暴作業（圖片來源：ETICSAS-Africa P&I）



圖 11 | 船員應密切監督碼頭岸線袋裝貨物作業方式（圖片來源：ETICSAS-Africa P&I）

4.1 目標

確保會員與保賠協會保持及時有效溝通，以防範或降低貨差/貨損索賠風險；若會員或船舶面臨索賠，應協同各方力量進行抗辯。

4.2 裝卸貨預防性檢驗安排

4.2.1 為確保保賠協會（P&I Club）及時聯絡港口通訊代理並安排預防性裝貨港/卸貨港檢驗，會員應于船舶預計抵達裝卸港至少7日前向保賠協會提供下列基本資訊：

- (1) 船舶完整資訊（包括船名、IMO編號等）；
- (2) 目標裝卸港口/碼頭名稱；
- (3) 待裝卸貨物種類及數量；
- (4) 船舶當地代理、承租人、托運人、收貨人或貨運代理聯繫方式；
- (5) 船舶預計抵港時間；
- (6) 需申請的檢驗類型（如理貨、水尺計重等）；
- (7) 其他相關事項。

4.2.2 所有相關檢驗報告（含裝前檢驗、理貨報告、水尺報告等）須立即抄送保賠協會。船東及承租人應妥善保存該等檔至貨損索賠訴訟時效屆滿。

4.2.3 船東及承租人須注意：若有其他利益方（如檢驗員、收貨人等）在船，僅可允許其接觸貨物或船舶檔——但須以保賠協會書面許可為前提。該等人員的要求應通過協會委派檢驗員轉達，並由保賠協會評估後處理。

4.3 貨物短量索賠

4.3.1 保賠協會可指示當地通訊代理和/或律師介入處理，以最大限度維護船東權益。

4.3.2 會員與保賠協會的及時有效溝通及緊密協作，將極大提升貨差索賠抗辯效力，並為向其他責任方追償保留法律途徑。



4.3.3 擔保要求處理。若船東或承租人被要求提供擔保，或船舶面臨扣押威脅/已被扣押，船東須立即聯繫保賠協會尋求協助。船東應避免與貨方直接交涉，以免無意中放棄管轄權抗辯或其他潛在抗辯權。

4.3.4 反訴禁令條款。若船東的船舶因貨方拒絕接受基於相關租船合同仲裁條款（已併入提單）提供的擔保而遭扣押，船東應立即聯繫其保賠協會，評估運用反訴禁令機制對抗貨方無理訴求。簡言之，所提供的擔保應符合租船合同約定的爭議解決管轄條款。

4.4 乾貨短缺典型案例

4.4.1 西非袋裝糖貨差實務

多數運往西非的袋裝糖貨物在拉丁美洲（尤其是巴西桑托斯港）裝貨時，常僅以岸方資料（shore figures）而非船東檢驗員的理貨資料確定裝貨量。即便如此，仍建議船東在裝貨港實施初始及最終水尺計重，裝港當地通訊代理可就此提供確認與指導。

為減少袋裝糖貨差索賠風險，建議船舶採取下列措施：在裝貨港實施水尺計重；抵非洲卸貨港時同步實施水尺計重，並監控卸貨理貨作業；裝貨港對貨艙施加鉛封。

若已鉛封貨艙，船方可主張：

“裝貨量為XX公噸，貨艙鉛封完好，故卸貨數量與提單記載一致。”據此，針對貨物在航途中或卸港錨泊期間散落的異議可被駁回。上述程式有助於船東有效應對貨差指控。

若涉及多個卸貨港，船東對後續港口卸貨的抗辯效力將顯著降低。雖可在首港卸貨後重新施封貨艙，但多港分卸作業仍會加劇貨差風險。

針對袋裝貨物破損，此類租船合同條款通常不利於船東。根據標準租約條款，裝卸工作為船東的受雇人，若卸貨導致破袋，除非船東能舉證裝卸工存在重大操作過失，否則船舶將承擔賠償責任。

為此，建議船東委派檢驗員實施理貨。檢驗員可建議船長定期簽發海事聲明（LoP），記錄裝卸工的疏忽與失職行為，為船東抗辯索賠提供證據支援。

為規避及減輕袋裝糖貨差索賠，建議採取下列措施：

- 在裝貨港與卸貨港系統實施水尺計重；
- 裝貨完畢後對貨艙施封，並由各方簽署鉛封證書；



- 卸貨港解封貨艙時邀請所有相關方到場見證；
- 監控卸貨理貨作業，必要時指示檢驗員向裝卸方定期簽發海事聲明。

4.4.2 阿爾及利亞港口散裝貨物重量測定程式

作為在阿爾及利亞港口卸載散裝貨物時採取的預防措施的一部分，承運人通常會在卸貨作業開始前和完成後安排初始及最終水尺計重。

需特別指出：雖然船東實施的水尺計重可測定交貨數量，但該資料不得作為卸貨數量的終局性證據，因當地收貨人未參與該計重程式。

阿爾及利亞所有港口唯一適用且獲法院認可的重量測定程式為岸上地磅或筒倉秤重，該程式由收貨人、裝卸公司執行，並受海關部門強制實施。承運人實施的水尺計重僅用於以下目的：作為船上貨物數量的參考性指示；協助船東在收貨人或保險商提出貨差索賠時，向托運人或承租人提起反索賠（若其被認定需對貨差負責）。

需特別指出：卸貨港實施水尺計重無法避免岸稱確認短缺時的貨差索賠；收貨人仍有權就岸稱確認的貨差向船方索賠貨物價值。

4.4.2.1 法院指定檢驗員水尺計重程式

船東曾多次諮詢阿爾及利亞法院指定水尺檢驗員的可能性。但根據阿爾及利亞司法實踐，法院僅在當事人存在實質爭議且確需指定檢驗員時，方可委派檢驗員。若貨方未提出正式索賠，法官將直接駁回船東的指定檢驗員申請。

在任何情況下，法院指定的檢驗員得出的調查結果和結論對雙方均不具有約束力，僅作為法官審理爭議的參考；

由於水尺計重未被當地法院認為可靠計量方式，即便檢驗報告由法院指定人員出具，在收貨人提出貨差索賠時仍不具備法律證明力。

4.4.2.2 欺詐性操作預防建議

鑑於多個港口存在欺詐行為，即允許部分裝載卡車未經地磅稱重離港，建議採取以下措施：委派檢驗員全程監督卸貨作業，清點駛離碼頭的卡車數量並核驗地磅資料，以形成有效威懾；要求檢驗員全程保持警戒，至少可排除因當地欺詐行為導致不當短缺賠的可能性。



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 阿爾及利亞穀物局（OAIC）0.5%貿易允差適用

散裝小麥貨物幾乎全由OAIC進口，其通常僅在確認短缺超出0.5%貿易允差時提出索賠。

4.4.2.4 當地法院對貨差索賠的立場

成功抗辯貨差索賠的可能性較低。阿爾及利亞法院不認可水尺計重結果作為交貨量的終局證據，僅採信岸上地磅資料（裝卸公司與海關部門官方程式）。法院通常直接依據港口當局出具的差異報告與稱重證明，系統性判定船方對此類貨差承擔責任。

4.4.2.5 貨差成因分析

阿爾及利亞港口散貨短缺通常源於（包括但不限於）卸貨期間的貨物散落，具體表現為：

- 裝卸工抓鬥超載；
- 抓鬥洩漏；
- 粗暴作業導致貨物從漏斗或卡車溢出；
- 船岸間未鋪設防漏布；
- 碼頭散落貨物未回收。

此外，當發現兩者之間存在重大差異時，獲得的吃水調查結果和岸線秤結果，通常是由於地磅設備故障；卡車數量虛報；運輸途耗；裝港短裝。

4.4.2.6 在阿爾及利亞法院為短缺索賠辯護，可通過影像資料及船長海事聲明（LoP）佐證，但若海關在場確認岸稱資料，法院將直接採信港口檔，船方極難推翻責任。即使證明地磅失準，外國承運人也難以拒絕根據經認證的岸稱重結果提出的短缺索賠責任。

岸上地磅的可靠性難以證明。港口當局每年對其地磅進行校準並獲得校準證書。主張岸上地磅不可靠並不能免除承運人對貨物利益方的合同責任，該主張僅可用於對裝卸工提起反索賠或追償訴



訟。且該行動僅能在根據現行判例要求向貨物利益方作出賠償後進行。

根據阿爾及利亞海商法，裝卸工被視為在船舶監督下進行作業的船東雇員，因此船東不得以裝卸工在卸貨作業或稱重程式中的過失或疏忽為由，逃避其對貨物利益方的責任。

因此，當地法院將根據限制性海商法典判定船東對貨物短缺承擔責任，且不考慮水尺計重結果，亦不接受貿易允差原則或運輸途中重量損失的原則。

4.4.2.7 在阿爾及利亞卸載非散裝貨物的困難

非散裝貨物（例如袋裝貨物）面臨類似挑戰，即使船東通過獨立檢驗員安排理貨，貨物收貨人通常仍會與裝卸工共同進行理貨。貨物卸畢後系統性地確認短缺，且許多高價值商品存在偷盜現象。由於當地勞工和/或裝卸工常採取激進行為，而警方極少干預，船員很難制止此類偷盜行為。

4.4.2.8 進一步考慮與建議

如前所述，船東最重要的救濟途徑是追究裝卸工責任，並對其不當操作和/或偷盜行為成功提起法律訴訟。總之，為避免和減輕散裝及非散裝貨物索賠，建議採取以下措施：

- 船員應勤勉工作，拍攝偷盜行為的照片和視頻證據；
- 船長應提交記錄偷盜證據的海事聲明（LoPs）。

通常，對於大多數短缺索賠，友好解決更為可取且更具成本效益（尤其在已提供銀行擔保的情況下），特別是當索賠人合作並接受合理和解方案時。此類方案通常為索賠金額的70%至80%甚至85%。

阿爾及利亞收貨人（通常為政府機構，尤其是食品類貨物）要求的擔保檔包含特定條款：“若索賠未在30日內解決，則《保函》（LOU）將轉為銀行擔保（BG）”。此舉對船東造成額外壓力，因為當地訴訟勝訴概率極低，且一旦提供銀行擔保，船東將無法獲得任何寬免，並需持續支付銀行擔保的維持費用。類似貨物短缺索賠在摩洛哥和突尼斯港口亦有發生。



4.4.3 MV PROBLEMATIC 輪案例

MV PROBLEMATIC輪承租于南非理查茲灣裝載45,000公噸（MT）煤炭，運往荷蘭鹿特丹。卸貨港發生爭議，收貨人聲稱短卸1,100公噸。

提單記載，MV PROBLEMATIC輪裝貨量為45,000公噸煤炭。裝港水尺計重（船東、托運人、承租人及收貨人代表共同參與）：根據貨物檢驗員計算，顯示貨物位移量為44,800公噸；卸港水尺計重：收貨人計重顯示位移量為43,700公噸；岸上地磅數據：經認證的卸貨量為43,700公噸。

收貨人基於裝港聯合水尺計重與卸港地磅稱重結果（即44,800公噸 - 43,700公噸），主張交付短缺1,100公噸煤炭。水尺計重差異顯示裝港與卸港間存在1,100公噸短缺，表明貨物可能在運輸途中發生損失。

對短缺的潛在原因進行了分析：

首先，煤炭在理查茲灣裝載期間正值雨季，貨物露天堆放且未採取遮蓋保護措施。經檢測，裝港初始水分含量為12.5%；卸港再次檢測水分含量為12.207%。水分損失計算如下：

$$\frac{(\text{裝載時的初始含水量} - \text{排放時的最終含水量})}{\text{裝載時的初始含水量}} \times 100\%$$

$$= [(12.5\% - 12.207\%)/12.5\%] * 100\%$$

$$= 2.34\%$$

因此，從理查茲灣至鹿特丹的運輸過程中，因水分蒸發導致的損失為 $44,800\text{公噸} \times 2.34\% = 1,050\text{公噸}$ 。

第二，貨物散落與不當操作被視為裝卸港資料差異的潛在因素。經核查裝港裝卸日誌，MV PROBLEMATIC輪船員未發現貨物散落或操作不當的證據，且裝港未就此簽發抗議書，故排除其作為短缺原因。

第三，貨艙檢查：經檢查船舶艙蓋，排除航行中進水導致短缺的可能性。

第四，貨物移位影響：雖航行中遭遇惡劣海況導致貨物移位，但未影響卸貨作業或造成短缺。另有約50公噸煤炭因粘附貨艙壁或滯留難以觸及區域，部分解釋了收貨人主張的短缺量。



因此，未發現船東或船舶在貨物散落、貨艙進水或操作失誤方面存在重大過失。損失主要歸因於自然因素，爭議最終以船東與收貨人無重大財務損失的方式解決。

經驗教訓：

- 重視水分監測，需在運輸前、中、後期定期檢測貨物水分含量；
- 優化貨物操作，改進積載與卸載程式以減少艙內殘留；
- 規範水尺計重，通過定期審核確保計重程式標準化與精確性，降低爭議風險。



圖 12 | 卡車上的貨物掉落可能導致直接碼頭區以外的損失（圖源來自Budd Algiers）

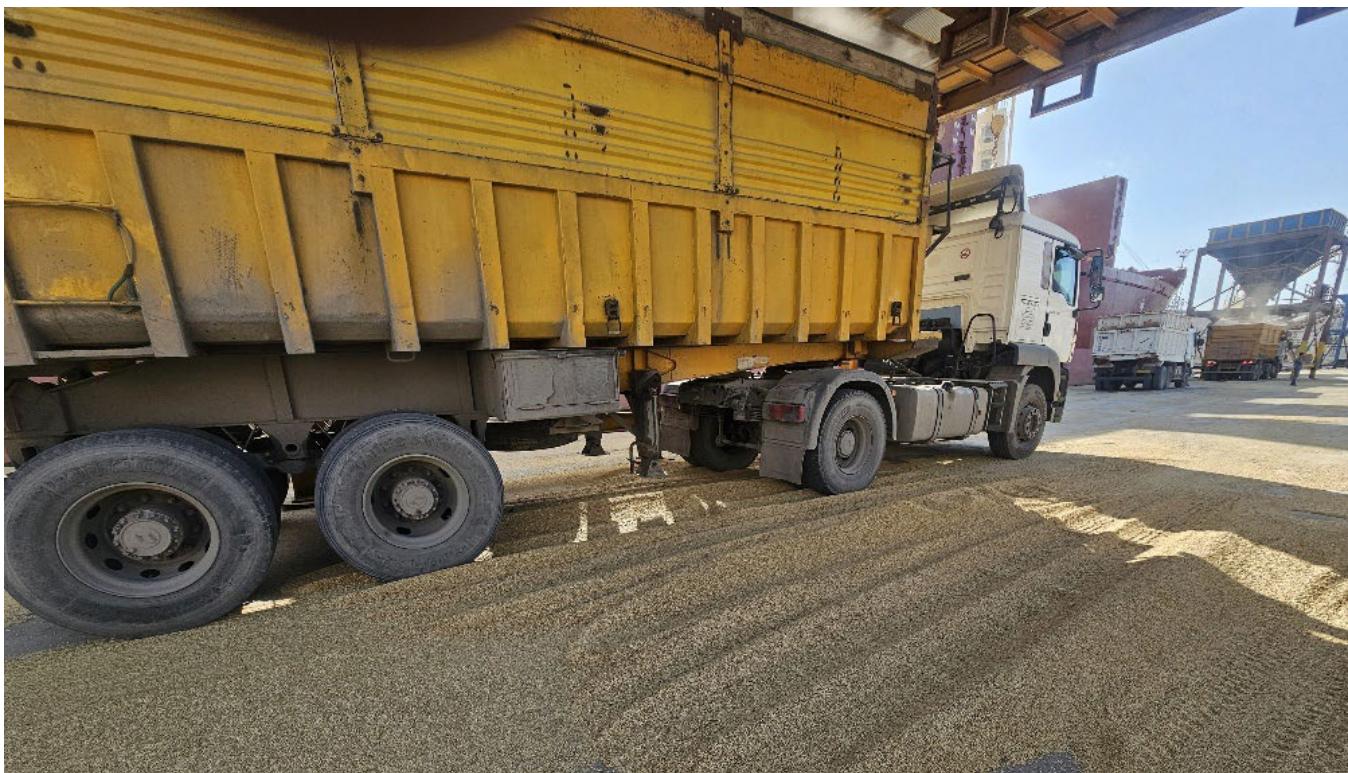


圖 13 | 在裝載機轉移到卡車上時，大量散裝貨物可能會丟失（圖源來自Budd Algiers）

免责声明

本指南所載資訊僅為一般性參考，不構成法律建議。美國保賠協會（The American Club）及其管理人（Managers）不保證資訊的準確性、完整性或及時性，亦不對任何錯誤或遺漏承擔責任。使用者應自行承擔使用風險。美國保賠協會及其管理人概不承擔因使用本指南導致的任何損害賠償責任，包括但不限於間接、特殊、附帶或後果性損害，無論基於合同、侵權、嚴格責任、法律或其他理論。本指南內容不得解釋為保險合同證據，亦不構成美國保賠協會或其管理人對任何協力廠商的財務承諾；本指南不表示美國保賠協會或其管理人同意充當擔保人或接受任何司法管轄區的直接訴訟；本指南不構成法律意見，會員應諮詢專業律師以獲取法律建議。



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