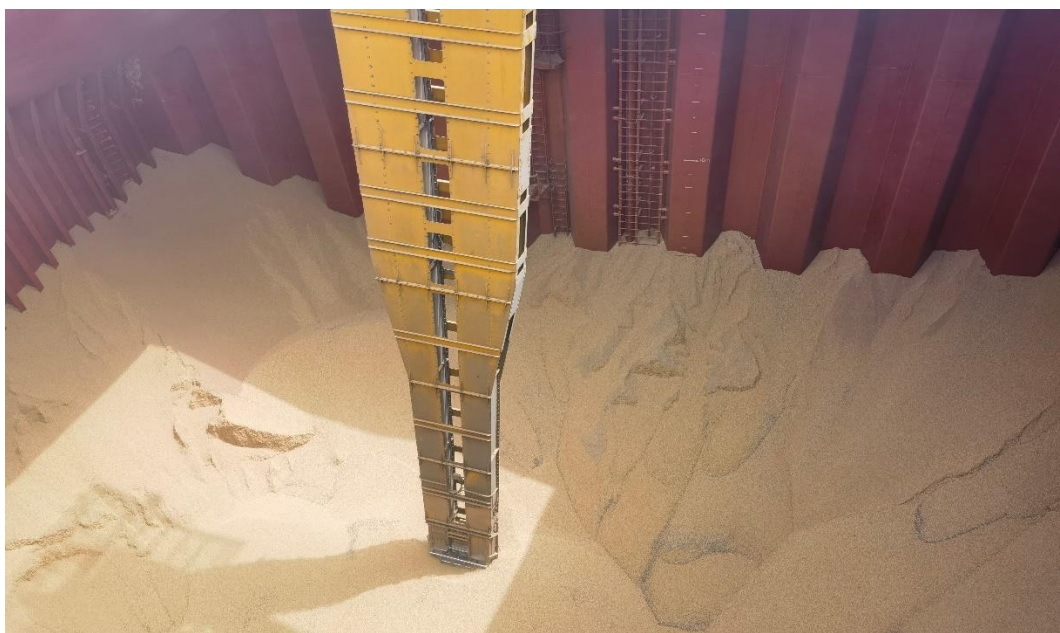


风险提示 | 警惕孟加拉国干散货短量索赔风险

作者：李尚桁



摘要：

在孟加拉国港口，干散货卸货完成后收货人提出货物短量索赔的情形非常常见；且此类索赔的初始金额常显著高于实际差异，存在明显夸大倾向。由此引发的货物短量争议不仅可能导致船东承担不当赔偿责任，还可能造成船舶滞港、运营延误等实质性风险。协会在参考孟加拉通代 Interport 公司发布的相关通函，并系统梳理近年来在该国处理的多起同类案例基础上，特此提醒各会员单位，须高度重视孟加拉国港口在此类货损争议中的高发性与复杂性；切实防范因不实或过度主张的短量索赔所导致的经济损失与船期延误。

一、孟加拉国海运与进口背景

海运在孟加拉国经济中扮演至关重要的角色，约 85% 的进出口贸易通过海运完成。其中，吉大港作为孟加拉国最主要的港口，承担了全国约 98% 的集装箱货物和约 92% 的非集装箱货物（包括干散货、件杂货等）。作为一个依赖进口的经济体，孟加拉国持续接收大量干散货商品，包括：小麦、大豆、玉米、鹰嘴豆、原糖、扁豆、化肥、煤炭、废钢、水泥熟料、石灰石和混凝土料等。吉大港货物吞吐量持续增长，2025-26 财年，该港处理了创纪录的 1.377 亿吨货物，较上一财年的 1.307 亿吨增长约 5.4%。随着散货进口量和卸货作业的增加，货物数量争议和短量索赔的可能性也随之上升。在孟加拉国，收货人在卸货期间或卸货后向船东提出虚高的短量索赔是常见现象。实际操作中，收货方或其检验师最初主张的货短数量，

往往与船东检验师随后进行水尺检验数量存在显著差异。受当地官僚体制与程序影响，解决此类索赔会具有时效性和挑战性。在某些情况下，如果未及时解决争议或提供适当的担保，当地代理可能会延缓港口清关流程，导致船舶开航延误。

二、近年来货物短量索赔分析

1. 年度趋势

仅 2022 年至 2025 年间，货方主张的货物短少总量就从 1,576MT 上升至 6,800MT，涨幅达到四倍以上。涉案船舶数量也在 2025 年大幅增加，从 2022 年仅五艘船舶增加至 22 艘。这一增长部分反映了进口量上升和卸货作业增加的趋势。然而，2025 年数据显示，多起货方提出的短量索赔在后期被减少，或未被船东联合水尺检验的结果所支持。

年份	涉案船舶数	声称短量总量 (MT)	同比增长
2022	5	1,576.3	—
2023	16	4,097.9	+160%
2024	11	4,213.4	+2.8%
2025	22	6,799.9	+61%

2. 按货物类型分布

Interport 公司在 2022 年至 2025 年间共处理了 54 船次的干散货短量事件，涉及 13 种不同货物类型，总声称短缺量约为 16,690 公吨。按声称短量数量划分：小麦（5,713 MT）和废钢（3,487 MT）占比最大，两者合计超过四年总声称短量的一半以上。煤炭（1,743 MT）、原糖（1,649 MT）和大豆（879 MT）紧随其后。按单案平均短量划分：水泥熟料最高（412 MT），其次为废钢（387 MT）和煤炭（349 MT）。小麦虽然案件数最多，但单案平均短量为 317MT，相对较低。这一区分很重要，频次表示某种货物多常被卷入短量争议，而平均值表示该货物在记录案件中的典型短量数量。按案发频次划分：小麦占比最高，54 起案件中有 18 起（33%），其次是废钢 9 起（17%），煤炭和原糖各 5 起。小麦和废钢合计占 Interport 在此期间处理的所有干散货短量案件的一半。

货物类型	案件数	声称短量总量 (MT)	单案平均 (MT)
小麦 (Wheat)	18	5,712.6	317.4
废钢 (Scrap)	9	3,486.5	387.4
煤炭 (Coal)	5	1,742.7	348.5
原糖 (Raw Sugar)	5	1,648.7	329.7
大豆 (Soya Bean)	3	878.9	293.0

水泥熟料 (Cement Clinker)	2	824.8	412.4
扁豆 (Lentils)	3	681.5	227.2
玉米 (Corn)	3	535.6	178.5
其他 (5 类合计)	6	1,176.2	—

3. 年度货物短少索赔结构变化

短量索赔的货物构成每年差异较大：2022 年被主张短量最多的货物是煤炭，2023 年小麦和水泥熟料突出，2024 年废钢占比最大（包括一起约 1,021MT 的索赔），2025 年小麦大幅增至约 2,877MT，为当年最大的短量索赔。2025 年数据显示货物类型分布更广，包括扁豆和化肥，表明短量索赔不局限于常见的小麦、废钢、煤炭和原糖。

三、2025 年货物短量实践分析

根据通代 Interport 案件处理的经验，收货方或其检验师最初主张的短量数量并不一定等同于“实际短量”。具体而言，在 Interport2025 年度处理的 22 起短量索赔中，其中有 11 起案件，经船东委托检验师的后续水尺检验结果显示全部货物数量已被卸载，甚至在某些案件中为超量卸货，推翻了最初声称的短量数量；还有 3 起案件中经检验后的实际短量平均仅为索赔人最初主张的货短数量的 28%。（如原糖声称短量 566MT，实际缩减至 121MT，煤炭声称短量 132MT，实际缩减至 20MT）。

这凸显了尽早聘请经验丰富的海事检验师进行水尺检验的重要性。独立的检验证据对于核实实际卸货数量、反驳无依据的短量索赔、以及在索赔人主张的货物短量数量发展为正式索赔之前最大程度保护会员利益至关重要。

四、货物短量索赔的产生原因

1. 计量与计算问题

装卸计量误差：在装货过程中，货物称重计量或水尺检验确定货物数量的误差可能导致提单（B/L）记载不正确的数字，造成实际与记载货物数量之间的差异，直接影响船舶有义务卸载的货物量。同样，卸货港水尺检验的误差也会导致装港和卸港数字之间的差异。

船岸计量误差：船方与岸方在货物计量中均可能出现不准确。设备校准差异、船岸计量技术缺乏标准化、或相关方之间的沟通不畅都可能导致报告重量不一致，进而引发短量索赔。

卸港水尺作弊：水尺检验是确定卸货重量的关键手段，但在某些情况下，收货方检验师可能通过篡改水尺读数或夸大/缩小测量值来显示低于船舶实际载货量的重量，导致虚构索赔。

2. 物理损耗与偷窃

固有缺陷：某些货物（尤其是干散货）在运输过程中可能因水分蒸发、收缩而自然减重。这种固有缺陷导致的重量差异，若未正确考虑水分含量，会在装港记录重量与卸港交货重量之间产生差异。

装卸过程洒漏：货物在港口存储、装船和卸货等各阶段均可能发生损耗。原因包括操作不当、基础设施不完善或储存条件不当，最终导致交付货物总量差异。

偷窃行为：在装卸、卸货或存储过程中可能发生货物偷窃，尤其在安保松懈的港口。码头工人或驳船船员可能串通转移少量货物，累积起来可造成显著的短量。

五、防损与实操建议

1. **安排与海关检验师联合检验：**要求租船人或其当地代理安排与海关检验师的联合检验，以加强针对任何潜在短量的海关处罚抗辩。
2. **控制文件披露：**建议船长不要向收货方检验师或卸港当地代理披露装港水尺检验报告，有可能损害会员利益。强烈建议船长或大副在对方检验师或当地代理提出此类文件要求时，先与船方检验人进行讨论，会员也可要求协会协助直接联系当地通代处理此类要求。
3. **单独与船东检验师交流：**船长需与船东检验人保持持续交流沟通，在与其他方检验师共享信息前，商定检验与信息披露范围。
4. **委派经验丰富的海事检验师：**经验丰富的船东检验师在船值守能极大保护船东利益，因为经验不足的大副在锚地（开放海域、涌浪多变）读取水尺时容易出现误差。经验丰富的检验师可以协助船方来尽可能准确读取吃水并计算水尺。
5. **意见分歧时签发抗议函：**在出现水尺读数争议且收货方检验师坚持自己的水尺读数时，船长/大副应立即通知船东和租船人，并向所有相关方签发载明船东水尺读数的 LOP。
6. **仔细规划检验：**与各方检验师一起明确常数，谨慎读取水尺，测量和记录压载水量，以防在初始和最终水尺检验期间被单方面篡改或错误记录。
7. **在租约中明确担保立场：**在租约是与货方签订的情况下，会员应尽量在租约中明确约定收货方应该接受 Club LOU 作为货物索赔的担保。

六、总结与实务要点

根据司法实践，孟加拉国最高法院已将水尺计重结果认可为具有证据效力的专业技术凭证。值得注意的是，该国法院近年已明确摒弃散货运输中惯用的贸易容差原则；此前适用于易缩水货物（如散装大豆、小麦及大米）的 1%合理损耗容差，目前已不再作为抗辩短量索赔的法定或惯例依据。此外，在孟加拉国卸货港发生的干散货短量争议中，尚无收货人接受船东互保协会出具的担保函（LOU）的司法判例或行业惯例，收货方普遍坚持以现金方式即时结清短量赔款。因此，为切实保障船舶在孟加拉国交货港口的合法权益，会员还应从法律、商务、技术和实操等多方面谨慎防范货物短量的索赔风险。

以上仅供会员参考，如需具体建议请联系协会相关人员。