

Circular From NOE

Date: 28 July 2016

## 如何避免大豆自热索赔

北英协会提醒会员，在大豆装载及运输期间应保持额外的警惕，确保不会因货物在海上运输途中出现自热现象而受到指责，协会最新防损期刊Signals就这一问题提供建议(请见下文)。

协会防损部董事Tony Baker表示，“近期，我们遇到若干从南美出口运至中国的高额大豆货损索赔。由于过热或过湿，货物出现自热现象，导致逐渐发霉、结块或褪色”。

他说，在船舶抵港时，中国检验检疫局会对任何可疑货物进行测试，然而，船方不一定意识到后果。货损索赔可能会导致扣船威胁，除非提供了很大金额的担保。

“尽管损害不是船舶引起的，但是如果缺乏装货港及航程期间详尽的证据，船方的谈判地位可能会处于弱势”，防损部副董事Colin Gillespie说，“有力的证据将显著增强船方谈判地位”。

他说，通常温度维持在25摄氏度以下，水分含量不超过11.5%，大豆的存储期限很长。“从巴西到中国40天的航程，应该是没有问题的。” Gillespie说，“如果装货时大豆温度在25-35摄氏度之间，水分含量超过11.5%，很可能在短短20天之后就会出现自热现象 – 从而使船舶面临真实的商业风险”。

协会表示，近期在巴装载的大豆货物温度超过30摄氏度，平均水分含量为12.6%，出现自热现象。

“在此情况下，船长持有装港货物状况的证据非常关键，最好取得卖方的装货港质量证书，上面记载了实际平均水分含量” Gillespie说。

同时，船长应考虑自行取样供比较之用，并做好装货照片记录。此外，他们需保留整个航程期间的温度和通风记录。尽管通风对自热的影响很小，但是准确的记录将有助于避免任何“通风或缺乏通风对已处于不稳定状态下的货物损害是有责任的”说辞。

## 中国大豆索赔实用建议

近期，协会遇到一些从南美出口到中国的高额大豆索赔。每年大豆收获期都会有这样的索赔。其他谷类货物也会有类似索赔。

本文旨在引起您对此类索赔的关注，索赔是如何发生的，在存有争议的情况下，可采取哪些措施保护您的利益。

## 问题

一般来说，谷类货物，尤其是大豆，在船舶航程期间存在发霉的风险。多数货物装载时，表面状况良好，但存有内在缺陷 – 大豆因出现自热现象而变质，除非装货温度低，且平均水分含量值低。

众所周知，对于温度和水分含量是有所限制的。低于限制值，认为货物是**稳定的** – 可以长期储存，不会出现自热现象。高于限制值，认为货物是**不稳定的** – 存在发生自热导致货损的风险。

## “损害”过程

大豆水分含量低于11.5%，温度低于25摄氏度时是稳定的。大豆货损索赔频繁的原因是，多数货物在装运时水分含量超过11.5%，温度高于30摄氏度或以上。据报道，近期巴西货物平均水分含量在12.6%，装载时周围环境温度超过30摄氏度 – 这意味着出现自热现象的风险很高。

以下表格包含了平均水分含量和货物温度两个参数，从中可以看出自热风险是如何上升的。

| 装货时的温度       | 平均水分含量      | 风险          | 存储期限        | 巴西到中国<br>航行时间 |
|--------------|-------------|-------------|-------------|---------------|
| 25℃ 或以下      | 11.5% 或以下   | 低风险 – 稳定    | 长期 - 40 天以上 | 40 days       |
| 25 ℃ 到 35℃之间 | 11.0% 或以下   | 低风险 – 稳定    | 长期 - 40 天以上 | 40 days       |
| 25 ℃ 到 35℃之间 | 11.5% 到 14% | 高风险 – 可能不稳定 | 约 70-20 天   | 40 days       |
| 25 ℃ 到 35℃之间 | 14% 或以上     | 高风险 – 不稳定   | 可能 20 天或以下  | 40 days       |

多数货物，在卸货时表面状况良好并被接受，没有索赔。但有一些货物在抵达卸货港之前可能会出现自热现象导致货损。如果航次延迟，那么风险会随之上升。

## 质量证书

根据销售合同，卖方通常在装货时采集具有代表性的货物样本。测试样本的平均水分含量，并将结果记录在装货港质量证书上。装货前，船长应要一份证书副本，或让发货人书面声明货物平均水分含量。

## 装货港防损措施

在装货港，与租家/发货人/卖方/收货人的代表一起做检验，采集货物样本将是一个谨慎的做法。在装货过程中取样可能很困难。装货完成时，在货物表层采样，可能不具有代表性，但是：

- 样本的平均水分含量可用于与经证明的平均值比较。
- 如发生索赔，可对样本进行进一步的测试。
- 样本可以表明，货物从装到卸无明显褪色。
- 协会防损简报建议聘用当地检验师在装货时采集样本，保留连续的装货照片记录。

## 航程中的防损措施

始终做好通风记录，避免“通风对货损是有责任的”说辞。

对于所有农产品，应采用三度规则。应注意，只要室外温度比**货物装载时的温度**低3摄氏度或以上，无论白天或晚上，始终应保持通风。

始终注意，夜间通风，应确保天气状况不会导致浸水。

请留意以下内容，非常重要：

- 自热完全不受通风因素的影响。
- 通风可能会或最多减少货物上方几厘米处舱壁汗湿/冷凝的程度。不会引起或阻止表层以下货物出现自热现象。

## 卸货港问题

如果在中国卸货港发生货物结块、褪色，和/或明显发霉，中国检验检疫局将取样测试。测试结果不会告知船舶经营人。

中国律师通常希望协商和解。为避免扣船威胁和滞留船舶，被要求提供巨额担保，是很常见的。如果缺乏装港和航程中收集的证据，船方协商地位将处于弱势 – 有力的证据将提高船方谈判地位。



装载时的**货物温度**，在航程中不应发生很大变化。货物温度上升表明货物发生自热。



自热引起的**结块**



自热引起的**褪色**



自热引起的**明显发霉**

信息来源：North of England P&I Club