

Circular From GARD

Date: 18 July 2017

中国大豆自热索赔案件上升

2017年，Gard协会再次看到诸多大豆货物热损案件，这些货物在南美装载，尤其是巴西，多数在中国卸货。由于大豆相对高价值和大运输量，船东将面临几百万美金的索赔担保要求。

原因

热损产生于微生物诱导的自热，主要是由于部分货物水分含量及货物温度的上升而结合产生的。大豆在发生热损前有一个安全储存期间限值。水分和温度水平越高，航程越长，则大豆就越容易发生自热。

情况升级

正如协会在今年3月的报道（参阅[巴西-大雨导致港口拥堵和延迟风险](#)），巴西部分地区雨季情况非常严重。且不说对大豆的影响，降雨已导致了港口拥堵和延迟。

另一个导致在中国卸货延迟的因素是，进口农产品的增值税从13%降低到11%，其中包括大豆。这一变化自2017年7月1日开始实施，为享受更低的税率，收货人有意延迟卸货，引起连锁延迟，更可能出现因自热引发的货损。在一起案件中，Gard协会指派的一名货物专家最近收到日照代理通知，10多艘载有巴西大豆的船舶，已到达锚地约一个月或更久。请参阅

<http://www.hellenicshippingnews.com/soybean-cargoes-piling-up-at-chinas-ports-as-imports-surge/>

建议

- 装货期间继续保持警惕，尽可能的监控货物目测状况（参阅[大豆货物热损-检查的重要性](#)）
- 协会持续接到大豆变黑的案件，这发生于积载的大豆水分超标，且长期没有足够通风的情况下。大豆表面为浅黄色/浅棕色，尽管销售合同允许百分之几的货损和褪色的大豆，但如果在装货时，部分货物目测有别于正常货物，存在部分褪色或变黑的大豆，会员应告知协会。可在协会之前通函中，查看具有代表性的图片。（参阅[大豆货物热损-检查的重要性](#)）
- 理想的是，在装货间歇期间应测量货物温度，出于通风目的，在装货完毕时也应测量。如果存在很大温差（5到10度）和/或发现温度升高，这表明已发生自热。
- 非常重要的是，就航程中的适当通风操作，做好准确记录，包括未进行通风的时间及原因。

如果船舶在卸货前就面临潜在的长期延迟，应联系协会。如果能够安全获得1米深度位置上的货物

温度，那么可与租家/货物利益方沟通，考虑减损措施。温度信息将表明是否发生自热。协会可安排货物专家参与，取得卸货前货物状况的证据。最严重的热损和最大程度的发热，发生在表层，温度探测能让专家做更好的评估及抗辩收货人的索赔。

信息来源：Gard P&I Club

Andrew Liu & Co. Ltd