



中国出现 DDGS 货物变色索赔潮

Gard 和其他保赔协会见证了最近因运往中国的 DDGS（干酒糟及其可溶物）货物发生变色而引起的索赔数量增加。船东们可能不得不提供数以百万计美元的担保以使他们的船舶免受扣押或滞留。



2016 年 2 月 3 日

DDGS 是什么？

DDGS 为谷物经发酵产出生物乙醇后留下的干燥固体残渣，是动物饲料的成分之一，含有有益的蛋白质和纤维。据称，DDGS 生产过程中可以出现的温度范围很广，DDGS 颜色过深可以被视为加热过度的表现。另外，将不同种类的谷物进行混合也可以产生不同的颜色。不同颜色对[质量](#)的影响目前尚不得而知。

颜色问题——在中国为质量指标之一

DDGS 质量的关键规格为蛋白质和脂肪含量——但是，中国收货人同时也认为颜色是其营养价值的指标之一。他们甚至可能已经准备好为浅色 DDGS 支付高价。颜色规格通常使用杭特氏色度（亮度）计来衡量，一般认为，中国收货人目前要求 DDGS 的杭特氏亮度值大于 50（浅色 DDGS）。

索赔

如果部分货物相较于其它部分颜色较深，中国收货人可主张深色 DDGS 已发生货损，例如因在船期间发热而引起的。如果签发的是清洁提单——证明货物在装载时状态良

好——则似乎更容易在当地中国法院取得一份船舶扣押令。大多数的索赔与美国路易斯安那州的托运货物有关。

Gard 的意见与建议

我们看到，在中国的其他货物具有固有缺陷的案子中，当地法院有时认为在货物缺陷属于质量相关缺陷或装运前既已存在时，船长本应该阻止受影响货物装载上船或者在提单中进行批注。这种情况确有发生，尽管提单并不能作为货物质量的证据，且该等缺陷对船长而言并非合理易见。实际上，船长面临以下挑战：

- 因装货进程常常很快，现场通常灰尘弥漫，有时会很昏暗，这些使得船长很难判断货物状况；
- 船长并非货物专家；
- 托运人（需要清洁提单以免失去信用证下的买卖）将坚持要求不得对提单进行批注——如货物为 DDGS，将辩称变色为品质问题，是 DDGS 生产过程的正常结果。

我们建议会员和客户运载 DDGS 前往中国时尽量采取以下措施：

装载

1. 向托运人取得一份质量证书的复印件；
2. 向托运人取得一份证明货物水分和油脂含量的检测证书以及《[国际海运固体散货规则](#)》（IMSBC 规则）的通常声明。在 IMSBC 规则中，DDGS 被列为 C 类货物，但前提是水分含量不得超过 13%，油脂含量不得超过 11%；
3. IMSBC 规则规定货物需要保持干燥，且不得在雨天装载或卸载货物。任何明显潮湿的货物不应装载上船，因为水分和/或油脂含量高于上述水平可能会存在自热的风险；
4. 尽量避免装载深色 DDGS，且坚持要求托运人仅提供浅色 DDGS。如果托运人拒绝，请联系 Gard 以便 Gard 指定当地检验员；
5. 尽量避免装载已发生热损、烧坏或温度明显高于环境温度的 DDGS；
6. 给装载过程中的货物拍照并留存；
7. 在提单中加入常见的“质量不明”保留条款和明确规定争议应适用英国法提交英国法院/在英国仲裁——或者至少并入包含该条款的租约。

照料货物

虽然 IMSBC 规则并未要求积载时远离热源，但过热可能会导致变色，因此：

1. 仅在必要时且在正常操作限制范围内运行燃油加热系统；
2. 关闭和隔离舱灯；
3. 对货舱进行适当通风，确保舱口紧闭；
4. 航程中每隔几天测量货物温度——如果安全和可行；
5. 保留与照料货物有关的所有方面的记录，包括燃油温度和通风记录。

卸载

如果收货人基于变色提出异议：

1. 立即通知 Gard 以便 Gard 指定当地检验员。另外，Gard 也会就变色货物寻求专家意见，并安排代表性取样；
2. 密切跟进收货人的减损措施。

如果船舶处于承租状态

船东可能会就其在中国承担的任何货物责任向承租人追偿。因此，船东应该通知承租人，并邀请承租人参与卸货检验。Gard 可以协助向承租人寻求反担保。

运往中国的 DDGS 存在固有变色情况时，船东可能可以争取在租约中设置一条赔偿和免于损害的条款和/或在承租人指示装运颜色较深 DDGS 时，船东可能可以争取取得一份担保函。

建议承租人在基础买卖合同中明确货物可能存在一定程度的变色，因此不保证货物整体的杭特氏亮度值达到亮色标准。

中国诉讼

在中国面临诉讼时，Gard 可向船东或客户就尽量保护船东或至少使船东处于最佳谈判地位的措施提供意见。

中国法院常常拒绝支持约定外国诉讼地的争议解决条款，但预先从英国法院获取一份禁诉令，命令收货人/代位求偿之保险人不得无视英国诉讼地条款而在中国继续程序是可能的。该禁诉令通常明确表明，如果不遵从禁诉令，收货人/代位求偿之保险人可能会被罚款或被查封财产，公司董事也可能被判处监禁，因此，如果收货人/代位求偿之保险人有在英国营业，这是一个潜在的强大武器。

同时，法院/仲裁程序可在英国启动。在英国，货物具有固有缺陷的案子可能会有一个不同的结果，可以取得一份裁定赔偿金额等同于中国法院程序下的责任和费用（该责任和费用本不应产生）的法院判决/仲裁裁决，且可以采取尝试并对英国境外（例如，《承认及执行外国仲裁裁决公约》（《纽约公约》）缔约国）的财产执行该等判决/裁决。

结论

据称，DDGS 价格下跌，这可能是激发这些索赔的另一个因素。现在下结论说变色本身是否确实会导致中国收货人遭受任何损失还为时过早。船舶似乎越来越成为买卖合同项下纠纷的替罪羊，因此，船东及其协会完全有理由合作，联合起来对抗这一特殊索赔潮。

如您觉得本文有用且与您的情况相关，烦请抽出一秒钟的时间点击右上角的星号，对本文进行评价。

如您对本文有任何问题或意见，可发送邮件给 [Gard 编辑部](#)。