

船长的大豆载运核对清单

核对清单中列出了理想情况下应收集的证据类型，这些证据能够最有力地证明船长和船员已经充分地履行了货物照管义务。



众所周知，在特定条件下，大豆容易发霉，并引发自热。随着大豆含水量和温度上升，安全储存期会缩短。因此，考虑到[微生物的不稳定性](#)，运输距离较远、堆垛时间较长的大豆在卸船时发现受损的可能性较大。

2019年，巴西散装大豆的出口量超过7400万公吨，其中四分之三运往了中国。如今出口量还在增加。根据[Proinde 实用指南](#)，在过去几年间，巴西大豆货物（特别是从南部港口出发的大豆货物）大多数都经由好望角运往了中国港口。运到中国可能需要35-45天。相比之下，运抵欧盟国家平均需要14-20天。



巴西大豆出口的主要航线（无比例尺），由 Proinde 实用指南提供

在巴西，水分含量 13-14% 的大豆会在 24-32 摄氏度的环境温度下装船。货物可以在完好状态下抵达欧洲港口，但可能在抵达中国港口时发现受损，其核心原因就是运输时间较长。

通风可以在一定程度上减少船舶的汗湿，并通过减少滴落到货堆顶部的水汽量，改善货堆最外层几厘米货物的状况。通风并不能减轻微生物不稳定性导致的、大豆货堆深处的结块和变色。我们采访了 Tim Moss 博士，相关采访[视频](#)从总体上介绍了大豆货物通风的最佳做法。

尽管专家有科学依据证明，造成货损的唯一可能原因是货物的固有缺陷（即货物的不稳定性/自热/倾向），船长和船员在船上也不可能采取任何措施来阻止货损的发生，但是中国法院仍然作出了许多不利于船东的判决，认定船东须对货损负责。

虽然争议发生时进行的调查和收集的证据通常足以让公认的国际专家就因果关系得出结论，但中国法院近期的多项判决表明，法院可能并不认为专家的调查结果具有约束力。中国法院往往更重视当地检验人的调查结果，以及法院认为船方所提供证据（即证明船方在装卸货期间及整个海运途中都尽到了货物照管义务）的完整性。任何信息或记录的不完整或缺失都可能导致船方利益受损，即使根据专家意见，这些信息或记录与部分或全部货损的原因无关。

货物照管义务是《海牙—维斯比规则》项下的法定义务——即船长及其船员必须主动履行的义务。此外，船长还有责任在装船时签发提单，以及通过合理地检查货物的外部状况，来确定货物是否在“表面良好状况”下装船。合理地检查大豆货物意味着在正常装货过程中进行目视检查。在大豆外观无异常的情况下，船方没有义务，也不建议船方取样检测货物含水量。而当大豆外观异常时，应寻求 Gard 的协助。

英国最高法院近期在 *Volcafe (Volcafe Ltd and another v Compania Sud Americana de Vapores SA)* ([2018] UKSC 61) 案中确认，当货物在“表面良好状况”下装船，并在卸船时发现货损的情况下，船东有责任证明已充分履行货物照管义务。具体而言，最高法院认为，“……要援引与固有缺陷有关的例外规定，承运人必须证明：虽然其已经对货物进行了合理的照料，但损害仍然发生了；或者面对货物的固有倾向，采取任何合理的措施都无法使货物免受损坏。”

尽管中国尚未批准《海牙—维斯比规则》，但中国《海商法》却纳入了类似的原则，包括对货物的照管义务及关于固有缺陷的抗辩。但实践中，如果中国法院认为，船方保留的货物照管方面的证据不完整，就会轻易作出对船东不利的推断。例如，如果缺乏足够数量的图片来证明货物在整个装船过程中确实处于表面良好状况，或者船长或船员未保留充分的通风记录

或未进行适当通风或有其他类似行为或疏忽，法院就可能会剥夺船东关于固有缺陷的抗辩权，即使其决定与专家意见相左，即专家认为货损不可避免，因为船方行为/疏忽与所发现的货损之间不存在因果关系。因此就我们的经验而言，与 Volcafe 案相比，中国法院对船东提出了更为严格的举证责任要求。

在本协会洞察（Insight）专栏下有关 [Volcafe 案判决](#) 的文章中，我们强调了日常勤勉、持续地保留记录的重要性。中国法院对大豆案件的处理方法也验证了相同的结论——证据至关重要。为了让会员在中国抗辩大豆货损索赔案时尽可能处于有利地位，我们准备了下述清单，包括通风电子记录表样例。清单中列出了理想情况下应收集的证据类型，这些证据能最有力地证明船长和船员充分地履行了货物照管义务。建议会员将清单分发给营运部门及船长和船员。

装船前

- **保留记录和证据**，证明货舱已清洗完毕，并且按照大豆行业标准，在各个方面已就绪可供装货。保存托运人/租船人发来的、有关货舱准备的任何指示，并保留舱盖已完成风雨密检查（超声波或冲水检查）的记录和证据。如果托运人/租船人和/或熏蒸服务商指示使用舱盖密封条，则建议取得关于该等指示的书面确认。记录内容包括最后一次/几次装运的货物、货舱清洗和维护、照片、证明、日志、舱盖维修保养报告。
- **取得并查看货物报关单**，以便了解与货物“表面良好状况”有关的大豆运输共性。除《国际谷物安全运输规则》（《谷物规则》）以外，并无其他与照料保管大豆有关的特定参数，船长在装运大豆时应参考该规则。如果出现问题，即发现货物并不处于“表面良好状况”，则应要求相关方提供表明货物实际分析结果的质量证明书。
- **要求托运人/熏蒸服务商/租船人提供货物通风方面的明确书面指示**，并且在各方指示相互矛盾时，及时要求澄清，例如熏蒸期超过航程持续时间。为避免日后发生争议，建议将熏蒸服务商的所有指示转发给租船人，并请求租船人确认船东须遵守该等指示。
- **检查预配积载图**和装货顺序。装载方法根据《谷物规则》确定，并应在航行期间实施常规的燃油加热管理。

装船时

- **下雨期间，舱盖须保持关闭**。密切关注天气预报，并在预期有雨或即将下雨时，随时准备好关闭舱盖。在“事实记录”中记录装船期间的天气情况，并提及在预期有雨时/降雨期间关闭舱盖以免货物被雨淋到的情况。不仅要记录下雨的起止时间，还要在甲板或泊港日志中记录舱盖关闭/打开的时间。
- 在整个装货过程中**进行目视检查**，以确保货物的表面状况良好——检查颜色和气味，是否有虫害传染或污染。完好大豆呈浅黄色。[豆粒颜色变深](#)即表明发生了自热损坏。如果不确定货物“表面状况良好”与否，请通知 Gard，以便安排当地检验人进行检验，并在需要时邀请专家参与。
- **如果使用传送带装货**，应在可行的情况下检查货物状况；在各个货舱每次暂停装货期间以及恢复正常时，为货物拍摄带日期标记的照片，在日志中做相关记录，并提及所拍摄的照片。照片应以电子方式存档。如果在卸货港发生争议，这会是宝贵的证据。在整个装货期间，拍摄带日期标记的照片，并拍摄货物如何通过卡车/驳船/抓斗/管道/传送带等装载的照片。
- **记录与确定货损原因有关的装船顺序**，货损原因可通过比对卸船时的货损模式来确定。如果使用驳船交货，请记录驳船编号。
- 使用经校准的数字式温度探针来**测定货物温度**。测温应在装货暂停期间或装货完毕时在每个货舱的 2-3 个不同位置进行。探针应至少插入货堆 30-50 厘米深处，并保持 5-

10 分钟不动。然后计算整批货物的平均温度。这一平均温度将成为根据三度法则进行通风时的计算基数。货物温度升高，或者不同位置或货舱之间有 5-10 摄氏度的温度差异，即表明自热已发生，应通知 Gard 并向相关各方发出海事声明。

- **大豆货物取样并非船方标准装船程序的一部分**，因为承运人没有义务查明货物在装船时的质量。但是，当发现货损时，作为调查工作的一部分，应提取符合国际油、油籽和油脂协会（FOSFA）规则和/或由检验人确定的代表性样本。Gard 将在需要调查时，协助指定检验人和专家来管理取样工作。
- 需要强调指出的是，测定大豆含水量**并非船方标准装货程序的一部分**，因为含水量这一质量参数不在承运人的控制/义务范围内。当装船期间货物出现明显问题/异常时，才需要查明含水量。Gard 将在需要调查时，协助指定检验人和专家来管理含水量测定工作。
- **如果货物不处于表面良好状况，应停止装船并请 Gard 提供协助**。根据案件的事实和情况，Gard 可考虑采取的措施包括但不限于：
 - 通知通讯代理，安排检验人到场调查货损原因，以及协助船长/向相关各方发送海事声明；
 - 邀请托运人和租船人/其保赔协会进行联合检验/取样/检测；
 - 在需要专家提供指导和/或实际到场时，请专家参与；
 - 考虑在提单上加批注，和/或要求托运人卸下表面状况不良的货物；
 - 请律师参与出具法律告知书或采取法律手段。

海运途中

- **保持货物干燥及适当通风**（三度法则或露点法则）。当天气情况或海况可能导致货物潮湿时，应关闭通风口。在遵守上述法则的前提下，如果预报的天气情况允许，通风口应在夜间保持开启。在根据三度法则或露点法则进行通风时，有雾和相对湿度较高与是否通风无关。希望了解更多信息，请参见视频：[大豆和谷类货物通风的最佳做法](#)。
- **Gard 建议遵循三度法则**。在根据熏蒸服务商的指示可以安全地打开通风口后，只要货舱外的温度比装货时货物的平均温度低至少 3 度，就应该对货舱进行通风。
- **保留适当的通风记录**。随附的电子记录表样例展示了遵循**露点法则**或**三度法则**时应当填写的相关信息。必须写明通风或不通风的原因，例如熏蒸指令或天气情况。
- **熏蒸期结束后，检查舱盖排水阀**，确保其畅通无阻且无冷凝水。如果有冷凝水，将此情况记入日志并配上照片。有冷凝水可能表明货物已发生自热。
- **当舱盖启封，熏蒸期结束时**，应在天气允许的情况下，**每周对货物进行两次检查**，具体是从甲板上方进出通道的顶部，透过进出通道进行检查（出于人员安全方面的常规原因，船员不得进入货舱）。在日志中记录任何异常情况（例如货物汗湿）。
- **如果航程发生长时间延误，应及时通知 Gard**，并在可能的情况下打开舱盖，检查货物。如果舱口处于密封状态，则应征得租船人的同意，启封舱盖以进行检查，最好与租船人开展联合检查。如果租船人拒绝到场，应测量货物温度并拍照，并将结果和照片交给租船人/其保赔协会。
- 运输途中，**监测测深管内下部的货物温度**，留意货物可能正在发生的自热。
- 与大豆货舱相邻的重油舱内的温度应**保持在最低可泵送温度**，以降低传热及后续造成相邻货物热损的可能性。
- 在航程结束首次打开舱盖，供当地主管当局对货物进行首次检验时，应当对各货舱内的货堆顶部进行全面的拍照记录，以**记下货物的状况**。

感谢CWA 咨询公司 (Stephanie Heard 博士和 James Blythe)、Brookes Bell 咨询公司 (Kai Aamlid 博士、Martin Jonas 博士、Daniel Sheard 博士、Nicholas Crouch 博士、Tim Moss 博士)、Penningtons Manches Cooper 律师事务所 (Darryl Kennard) 和 Waterson Hicks 律师事务所 (John Hicks) 对本文作出的贡献。同时感谢 Brookes Bell 咨询公司编制通风记录表。



作者: Alexandra Chatzimichailoglou
高级理赔顾问兼律师, 比雷埃夫斯