

风险提示 | 警惕钢材货损案件频发

作者：于泳浩



摘要：

现阶段，使用散货船载运钢材等件杂货的操作已较为常见。航线大多从亚洲如中国、韩国、马来西亚和印度等国至欧洲和非洲的意大利、土耳其和埃及等国。即使保赔协会对于成品钢材有强制装前检验的要求，但在卸港对于钢材货损的索赔仍屡见不鲜。据粗略统计，仅2024年协会就收到了近百起涉及钢材货损的报案，涉及的卸货港国家主要位于欧洲和西亚地区。由于钢材类货物的价值高，往往货物利益方提出的索赔金额都比较大，同时要求会员提供担保才能继续卸货或放船的情况也很常见。本文结合协会协助会员处理的钢材货损的案例，再次提醒会员谨慎对待散货船承载钢材类货物的运输任务。

一、造成钢材货损的主要原因

在航运实践中，造成钢材货损的原因主要包括海水湿损、汗湿和物理损坏等多种原因。

1. 海水湿损

海水对钢材货物的损坏是较为常见的一种情况。在海上航行过程中，船舶会经常遭遇甲板上浪，若舱盖水密性有问题则更容易侵入舱内，这种情况下舱壁往往有明显的水痕，从而造成钢材的货损；也有可能海水从污水井倒灌进入货舱，从而污染底层钢材货物。对于海水

水渍检验通常采取硝酸银测试，若硝酸银接触钢材的生锈部位变为浑浊的白色，即呈阳性反应，则该货物大概率受到了海水的侵蚀。

案例：协会入会船从国内装载冷卷运往意大利某港口，在卸货过程中发现最底层钢卷有水湿，硝酸银测试呈阳性，数位收货人据此要求会员提供担保，否则将扣留船舶，最终在出具了一百多万美元的担保后船舶方才顺利离港。在会员的船管部门进行调查后发现，造成该船舱底层出现海水的原因是该舱的污水阀门堵塞未能关紧，导致海水从污水井倒灌后污染了底层钢卷。



2. 汗湿

所谓汗湿，既包括船体出汗也包括货物出汗。虽说汗湿跟海水湿损相比，就硝酸银测试而言并不会产生阳性反应，但汗水附着在钢材货物表面，随着长时间的海上航程，也可能使钢材表面产生锈蚀，且收货人在发现钢材发生汗湿后也可能会索要担保及产生后续的索赔。

案例：协会入会船在希腊某港口卸载钢材时发现钢材表面有水迹，收货人遂要求船东提供数十万美元担保，否则将扣留船舶。检验人在检验中发现舱底有水但硝酸银测试呈阴性，怀疑是由于汗湿造成水迹出现，最终还是在担保出具后船舶方才允许开航。



3. 物理损坏

（1）装船前已发生损坏

从货物出厂到装船前要经过很多环节如运输、仓储、搬运等，所以有不少货物在装前就被发现已存在损坏的情况，如果不能在装船时被发现，承运人可能面临收货人的索赔。

（2）不当作业

装卸作业中码头工人的野蛮和不规范操作时常导致货物发生损坏，而相当部分在装卸期间的损坏很难被船员所发现。

案例：协会入会船同样从国内装载钢卷，在土耳其某港口卸货时发现十余个钢卷被压扁呈椭圆形且有物理损坏，收货人以钢卷货损为由停止卸货，要求会员提供担保后才继续卸货。最终在出具数万美元担保后，收货人方才继续卸货，船舶也避免了被扣留和船期损失。根据后续检验结果，检验师评估认为造成该损失的原因大概率是在装港的装卸工人野蛮操作导致。



（3）积载和绑扎不当

对钢材货物提出的大部分物理损坏索赔都是由于货物的积载和绑扎不当所致。如果积载和绑扎方案不良，极易在航行途中发生货物移动或挤压而发生货损，甚至影响船舶安全。

案例：协会入会船从国内装载钢管前往埃及某港口卸货，在卸货期间发现数十件钢管遭受挤压变形，收货人拒绝将受损钢管投入生产，并索赔各类费用近百万美元。检验师认为货损应归结于钢管之上又堆积了其他较重的货物且重量分布不均匀，即舱内货物积载不良导致货损产生。



（4）包装不当

货物的包装过于脆弱也是导致货物发生物理损坏的主要原因。如果包装不充分，即使良好的积载也不能防止该货物损坏，特别是没有二层柜的散货船装运件杂货时堆装过高更容易发生。

（5）其他情况

除了对成品钢材货损索赔外，甚至对于钢坯等此类制作钢坯的原材料的货损在欧洲也发生过索要担保情况。

案例：协会入会船在意大利某港口卸载钢坯时，收货人以钢坯受损为由要求会员承担责任并出具担保，理由为钢坯弯曲度超出允许限度。为避免船舶被扣留，最后只能应收货人要求出具了数十万美元的担保。



二、减少钢材货损的预防措施

1. 装前检验

由于实践中确实存在钢材货损在装船前业已形成的情况，例如待运钢材长时间在码头露天堆放遮盖不严或遭受雨雪侵袭；有些托运人将部分残次钢材混杂其中等。协会就针对钢材制品货损的高发态势，很早就发布了《中船保赔字[1996]钢材检验通函》。为减少钢材在装船前就存在的表面锈蚀、马口铁等钢材的外包装锈损、装卸及运输途中的弯曲变形和表面海水或雨雪侵蚀等常见问题，规定了会员必须进行装前检验的钢材制品，主要包括：

- （1）热轧钢丝、钢条、钢板；
- （2）冷轧钢丝、钢条、钢板；
- （3）电镀钢铁制品；
- （4）不锈钢铁制品；
- （5）马口铁；
- （6）各类钢管；
- （7）各类卷钢；
- （8）建筑用钢铁制品（角钢、螺纹钢、线钢、钢条等）。

2. 如实批注大副收据/提单

在装前检验中，检验师会对装船前的钢材表面情况做出详细记录，大副和船长应根据所委托检验师的意见和检验结果在大副收据/提单上进行如实批注。这一方面是避免因不如实批注导致可能出现的承保问题，另一方面是通过如实批注货物表面情况来保护船东利益，避免因由于托运人和租家的原因而导致船东不得不承担货损责任。举例来讲，协会入会船在非洲某港口卸载钢材时，收货人以钢材表面损坏和变形等原因向船东索赔，但由于在提单中已批注了钢材表面在装前就存在破损等情况，成功迫使相关方面出面处理该部分货损索赔。

3. 时刻关注船舶状况

正如之前举例，舱盖的水密性不严导致海水侵入舱内导致钢材湿损、舱底污水阀门老化导致污水井海水倒灌等由于船舶原因导致货损都是实践中出现过的案例，此种情况对于会员更为不利，索赔人有更大概率以船舶不适航或不适货为由使船东无法援引管船过失免责，不利于会员在面临索赔时进行抗辩。

4. 在卸港安排第三方监卸

在目前的航运实践中，部分会员会选择在船舶到达卸港前联系安排当地检验师进行钢材货物的监卸，以确认钢材在卸船前的状态以避免收货人因装卸过程中及之后产生的货损，即非承运人责任区间内的损失向船方索赔，可以有效保护承运人的合法权益。

三、钢材货损案件的处理

1. 及时报案

在停靠期间，船舶将严禁使用绞缆机的自动收放调节系统，鉴于印度洋季风期间风和涌浪会使得船舶产生动态载荷，船舶需采用手动调节方式来维持缆绳收放和张紧状态。

2. 安排检验

船舶应始终确保船首与船尾的消防水带处于充水待命状态，以便在紧急情况发生时能够迅速投入使用。

3. 后续联合检验

船舶必须随时保证主机在短时间具备启动能力，严禁主机处于无法启动和运转状态。

4. 跟踪货物处理

船舶需持续保持甚高频 VHF11 频道的值守，以便与海事控制中心进行有效通信。

5. 与租家沟通

从上述案例中不难看出，有相当大比例的钢材货损案件是因积载不当或装卸工人野蛮操作等导致，此类损害导致的货损责任在期租（NYPE）格式下大多被约定为租家责任。在遇到该类案件时，船东应立即通知租家货损情况，并要求租家出面解决收货人及其代表的索赔及承担货损责任。即使在实践中存在租家消极解决争议的情况，根据期租租约中普遍并入的 ICA 条款的约定，船东也应在协会的建议下及时通知租家，并在相应情形下要求与租家互换担保，以便后续向租家主张权利。

四、总结

面对目前钢材货物运输频繁且货损案件多发的态势，上述内容自然无法涵盖实践中可能遇到的各类货损案件，不同案件的处理方式也因案而异。因此船东在案发时要及时告知协会，以便协会及时介入处理，更好维护会员船东的合法权益。

以上内容仅供会员参考，如需具体建议请联系协会相关人员。