



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

船长在卸货时收到任何货损通知应及时报告船东，或船东在卸货完成船舶开航后收到货损通知时，根据协会 Rules 规定，船东应当及时告知协会，以便协会及时介入处理，避免因通知滞后导致无法安排检验以确定是否为船东责任。

2. 安排检验

协会在收到会员报案后，会视情况第一时间联系当地通代安排检验师前往现场进行检验，会要求检验师在检验时确定货损性质、原因、程度，以固定相应材料保护船东权益。

3. 后续联合检验

考虑到钢材是高价值货物，在实践中卸货结束后钢材会堆存在收货人仓库中。为确定责任及损失程度，通常收货人或托运人及其代理、保险人、检验人会在发现货损后联系船东进行后续的联合检验，例如对于包装起来的热卷或冷卷在拆除包装后的检验，船东应当在收到类似联合检验邀请的通知时及时告知协会，以便协会安排检验人参与，以确定货损原因及程度。

4. 跟踪货物处理

在面对受损钢材的索赔时，即使最终不能排除船东责任，货物利益方对于受损钢材仍负有减损义务。实践中时常出现货物利益方因货损拒绝将其投入生产中而索赔钢材全损的情况，或者对受损钢材的处理不当使残值不合理等。为避免上述情况损害船东权益，协会会安排通代及检验师跟踪钢材货物的后续处理情况，评估残值合理性等，以最大程度维护船东权益。

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。

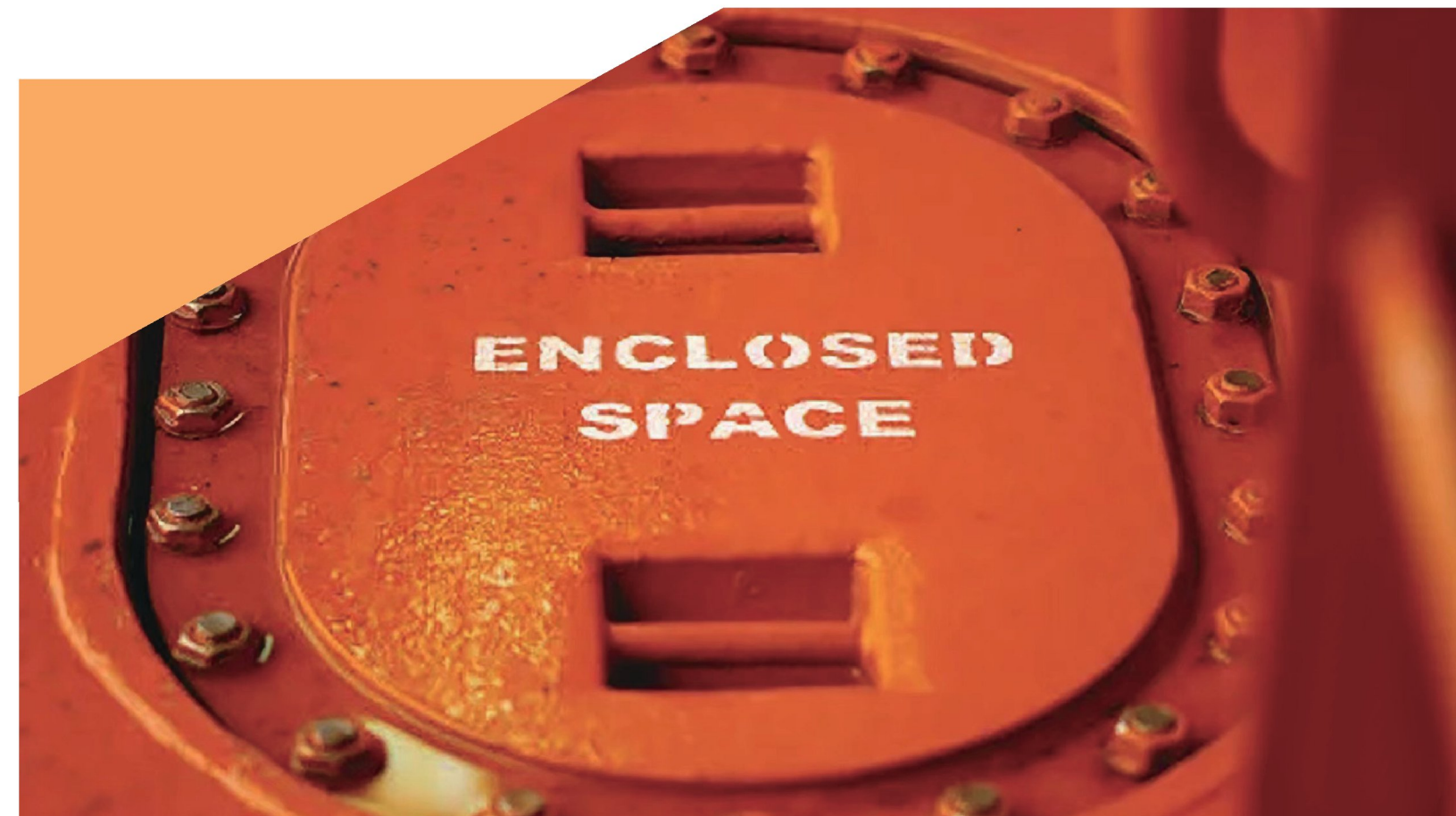
四、总结

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。

防 损 通 讯

Loss Prevention Bulletin

中国船东互保协会防损部编



警惕土耳其港口对船舶卫生证书失效的处罚

作者：防损部 王勇

摘 要

协会收到土耳其前方代理机构（VITSAN, ISTANBUL）发布的提醒通函。据该通函称，若船舶的卫生控制豁免证书已过期，在土耳其港口靠泊期间将可能面临港口当局的罚款及滞留处罚。即使船舶仅通过土耳其海峡而未靠港，亦须接受土耳其主管当局的卫生检疫；如被发现卫生控制豁免证书失效，仍可能受到相应处罚。为此，特此提醒各会员单位及所属船舶，务必加强证书管理，密切关注卫生控制豁免证书的有效期限，并及时完成续办手续，确保合规运营。

风险提示

一、船舶卫生控制豁免证书

船舶卫生控制豁免证书是一份极其重要的文件，用以证明船舶没有明显的传染源，在很多港口的司法管辖下，该证书都是作为船舶获准进港的必要证书之一。该证书由授权港口的主管卫生部门在完成相关检查后签发。根据《国际卫生条例》的规定，船舶卫生控制豁免证书是作为船上未发现公共风险，且主管当局确信船舶未受感染和污染（包括病媒和宿主）的证明而颁发。船舶卫生控制证书自签发之日起有效期为 6 个月，如果在某一个港口无法进行所需的检查或控制措施，有效期可延长一个月。《国际卫生条例》规定了缔约国应该向世界卫生组织发送一份有能力颁发船舶卫生证书和延期证书的授权港口名单。有效期延长的目的是允许船舶抵达能够进行检查和必要控制措施的港口，可在证书到期前 30 天申请延期。但是，证书在到期日后最多只能延长 30 天。如果船舶未出示有效的《船舶卫生控制免除证书》或《船舶卫生控制证书》，或者在船上发现存在公共卫生风险的证据，缔约国可按照第《国际卫生条例》27 条第 1 款的规定，将船舶视为有卫生风险的交通工具，并可以采取消杀、控制和隔离等措施。

二、《国际卫生条例》

疾病的爆发以及其他急性公共卫生风险通常难以预测，且需要一系列应对举措。《国际卫生条例》就是为此提供了一个统领性的法律框架，界定了各国在处理具有跨境潜在风险的公共卫生事件和紧急状况时的权利与义务。该条例还勾勒出了判定某一特定事件是否构成“国际关注的突发公共卫生事件”的标准。《国际卫生条例》属于国际法的一项文书，对 196 个国家具有法律约束力，涵盖 194 个世界卫生组织成员国。与此同时，《国际卫生条例》要求各国指定一个国家 IHR 联络点以与世界卫生组织进行交流，构建并维持用于监测和应对的核心能力，包括在指定的入境点。额外的条款涉及国际旅行和运输等领域，例如国际交通所要求的卫生文件。《国际卫生条例》还引入了重要的保障条款，以在条例规定的卫生措施应用中，保护旅行者和其他人在个人数据处理、知情同意以及非歧视方面的权利。

三、土耳其卫检机构的处罚

土耳其港口官员已经发现一些船舶在抵港前的申报文件中或在土耳其港口停留或通行于土耳其海峡期间，未遵守上述有关船舶卫生控制豁免证书更新的规定，即使它们曾停靠可颁发新证书的授权港口，仍以过期证书或多次延期的证书抵达港口。此行为被土耳其港口当局视为违反卫生规定，港务长会根据船舶的净吨位处以罚款。2025 年的罚款计算公式为：17.27 土

其里拉乘以船舶的净吨位，且公式中的系数每年递增。

在处罚实施后，该船将被扣留。罚款需在处罚实施之日起 15 天内支付至当地主管部门的银行账户，如果支付及时，可享受 25% 的减免。同样，若对处罚存在异议，则船舶可以在处罚实施之日起 15 天内提出上诉。除罚款外，在新证书颁发之前，港长不得准许该船进入其管辖范围内的港口，这将会导致船舶到达或离港延误。



四、通航土耳其海峡的卫检规定

根据 1936 年《Montreux Convention》以及《土耳其海峡海上交通规则》的规定，计划通过土耳其海峡的船舶应在规定地点接受土耳其当局的卫生检查。对于只是通过土耳其海峡的船舶来说，可能将面临故意回避或错过与卫生官员报告和沟通的指控。据此，我们建议船舶应保留好 VDR 和 ECDIS 以及其他有关 Deck logbook, Moment book 以及 VHF 通话记录等记录证明。通过土耳其海峡的船舶在每次通过土耳其海峡直至完成卫生检查期间必须遵守悬挂 Q（黄旗）的规则，如果在通过期间不遵守这些规则，将对船舶处以罚款。同样，罚款金额根据船舶的净吨位计算。

五、防损建议

在协会发布的风险提示通函中，关于土耳其港口当局对船舶的罚款已经不止一次两次了，内容涉及海关、卫检、环保、毒品走私等诸多方面。鉴于上述情况，协会建议会员公司应协助船长系统性做好船舶的证书管理，船长也应定期检查其卫生证书的有效期，并在证书到期前及时安排在适当港口办理新证书或延期手续。船长在到港前，应严格按照船舶的进港指南、航行指南、无线电信号表以及当地代理提供的进港信息及时进行港口申报和落实进出港注意事项，严格遵守港口有关海关、卫检等一系列规定。

船舶偷渡案件处理注意事项

作者：理赔部 林嘉乐

案例分享

摘要

偷渡者一旦在船舶开航前成功藏匿在船上，后续将其遣返是一个非常棘手的问题。首先是偷渡者身份难以确认，同时还有关注偷渡者在船的健康和安保问题，以及发现港和下一港的偷渡接收问题等。如果船上一旦发现偷渡者藏匿，船长应及时告知会员公司、协会和港口相关机构，以便尽快安排偷渡者的下船、遣返事宜，这对于船舶尽快获准离港、恢复正常运营以及降低下船地当局罚款的风险是至关重要的；本文结合最近发生的偷渡案例，提醒会员关注处理船上偷渡的一些注意事项。

一、偷渡案件处理的一般流程

1. 船上发现偷渡者的，应立即报告公司，并对偷渡者进行安置和监管。
2. 在对已发现的偷渡者做好安置和监管后，船长应立刻安排船员仔细检查船舶的其他部位，确认是否还藏有其他偷渡者；对已经发现的偷渡者进行问询、调查，并拍照、录像记录。
3. 在靠泊目的港前，船上应将确认后的偷渡者人数、国籍、下一港口的情况以及 ETA、预计停留多长时间等详细信息告知会员和协会。
4. 协会将咨询通代了解是否能够在当地遣返偷渡者，遣返偷渡者所需手续、文件以及大致费用。
5. 船舶到港后由通代、船代负责联系港口当局、移民局等相关部门，取得押解偷渡者下船的许可。
6. 船上应配合当局押解偷渡者下船，将偷渡者遣返回原国籍国。

二、偷渡案件回顾

涉案散货船在靠泊加蓬的奥文多港前，通过例行防偷渡检查发现藏身于救生艇中的一名偷渡者。经船员检查，发现偷渡者的手机中存储有该偷渡者的身份证件照片，显示为喀麦隆国籍。协会获悉会员报案后，立即安排了当地通代协助安排偷渡者的下船、遣返事宜，并协助会员向加蓬奥文多港口、移民局、交通与海事部当局进行通报，并申请押解偷渡者下船的许可。船上再次检查，确认了仅有一名偷渡者在船。通代向会员确认了加蓬当局对于押解偷渡者下船以及后续遣返偷渡者的规定，并确认在偷渡者被押解下船后，船舶便可驶离奥文多港，恢复正常运营。会员向代理预付了预估的罚款以及偷渡者下船、遣返费用，等待加蓬当局发布偷渡者下船许可。由于该偷渡者系累犯，加蓬当局联系了喀麦隆使领馆商讨后续处理安排，下船许可直到加蓬当局收到申请 7 日后才给出。期间，偷渡者一度情绪激动，登上主甲板，并多次尝试跳海。偷渡者被当局押解下船后，船舶顺利恢复了后续运营，前往下一个航次；而会员对偷渡者的后续遣返责任，通过与通代的确认，也因为加蓬当局决定对该偷渡者转用刑事手段处罚，而相应终结。

三、偷渡案件处理经验

本案中，船员通过检查偷渡者的随身物品，及时获得了偷渡者的身份文件，了解到偷渡者系喀麦隆国籍，有利于加蓬当局与喀麦隆使领馆的沟通，提升了加蓬当局批准偷渡者下船的效率，减少了船舶在加蓬港口的延误时间。通过本案中会员对当局的积极配合以及协会委派通代协助，会员没有受到顶格处罚。仅被处罚了 4 百万西非法郎（约合 6,500 美元）（交通部、移民局、港口依法可以各自处罚 1 百万到 2 百万西非法郎，即最高罚款金额可达 6 百万西非法郎（约合 9,800 美元）。本案中，该偷渡者登上主甲板并多次尝试跳海，虽然在船员的奋力阻止下偷渡者未能成功，但此变故也给船上带来了极大的处理压力；因此希望会员注意到偷渡者行为的潜在不可预见性，保持警惕并妥善监管偷渡者，谨防事态升级。

四、防损建议

- 对于非洲偷渡者带来损失的预防、减损，会员应当注意：
1. 加强在非洲港口的安保安排（如：询问停靠港代理有关当地偷渡的情况，必要时，聘请岸上安保人员，及时收起舷侧的绳索、梯子，装好防鼠板等方式），具体建议可以参见协会曾发布的中船保赔字 [2010]02 号通函《关于防止偷渡案件的通函》以及防损文章《圣诞节临近，南非偷渡案件数量激增，请谨防非法人员登轮》和《防偷渡指南》等提供的防范偷渡举措。
 2. 加强船上防偷渡的例行措施（如：增加不定期巡逻频次，给巡查人员配备手电、加强桅灯盲区照明，离港前做全面检查、锁好不开启的大舱、库房并加封条，使用搜索犬搜索狭小空间内是否藏匿有偷渡者；在码头工人装卸货期间，加强对于码头工人、检验人员的上下船人数以及工作证的核对管理等方式）。
 3. 记录、通报发现偷渡者的时间、地点、偷渡者身体情况、在船时长、随身物品情况、具体身份、亲属情况，并提醒船员检查发现偷渡者周边是否藏匿有违禁品（如武器、毒品等）或其准备销毁的身份证件。
 4. 记录、通报偷渡者上船的港口以及其具体的上船途径；如果偷渡者是跟随货物上船的，保留好证据以便后续向租家索赔。



5. 船上一旦发现偷渡者，应及时将其转移至安全独立的带锁房间（如果有多名偷渡者的，还应注意让其分开居住，预防发生传染病等风险，也能降低船员的日常监管难度）；同时告知会员公司、协会，以便安排通代介入，并就后续船上对偷渡者的监管措施提供意见，以免违反下船地法律法规或造成其他不良影响。

6. 船长需尽快安排船员对偷渡者进行询问，检查其携带的证件及其他物品，填写通代提供的问询表格并及时提供给协会及通代，并起草相应海事声明。询问信息通常包括但不限于偷渡者姓名，性别，出生地，国籍，出生日期，婚姻状况，职业，语言，身份证明，亲属名称及联系方式。同时可以要求偷渡者

说出其国家货币名称、首相总统姓名、国家首都等相关情况，以便核实身份。同时要求其告知上船时间、地点、方式，是否有其他偷渡者一起。并对其进行拍照、录像，了解其健康状况。检查相关藏匿地点以便核实偷渡者所说是否属实。

7. 不得安排偷渡者在船工作，也不得让偷渡者在未经允许的情况下离开其带锁房间，尽最大可能避免偷渡者在船受伤生病。同时也尽量减少船员与偷渡者接触时间，进而减少船员协助偷渡者躲藏、逃跑的风险。

8. 记录、通报在船期间给与偷渡者的人道待遇（如餐食供给标准，住宿条件，个人清洁设施，有船员看护的散步时间等）以及偷渡者被发现时、下船时的身体、精神情况，以免偷渡者下船前敲竹杠（向船上索要“零用钱”等）或在下船后污蔑船员。

结束语

对于非洲航次要加强离、到港前的防偷渡检查，一般来说在离港前发现偷渡者，将偷渡者送交岸上当局处理会相对容易，也无需承担遣返偷渡者的责任。如果船上发现了偷渡者，请会员在第一时间联系协会，并指示船员、船代配合协会通代安排的材料收集工作以及向当局的通报工作，申请当局颁发押解偷渡者下船的许可，尽量在船舶离港前完成偷渡者的下船工作，以免延误船期。

凭保函签发清洁提单的风险提示

作者：理赔部 黄谨 任艳明

航运实践

摘要

当托运人向承运人交付的货物表面状况不良时，承运人通常会根据实际情况签发不清洁提单，以保护其合法权益。然而，在国际信用证贸易中，银行通常不接受不清洁提单，这导致卖方（托运人）无法凭不清洁提单结汇并收取货款。为了解决这一问题，实践中托运人往往会通过出具保函的方式换取清洁提单，承运人迫于各种压力也倾向于凭借保函签发清洁提单。然而，虽然清洁提单保函表面上起到了“润滑”的作用，但实际上清洁提单保函的效力非常有限，并且潜藏着诸多风险。

一、承运人无法以清洁提单保函对抗善意收货人

提单作为海上货物运输中重要的运输单据，在国际贸易中具有重要的信用基础。承运人有义务向提单持有人交付与提单描述一致的货物。如果允许承运人随意以托运人出具的保函对抗收货人，将严重破坏提单的信用体系，损害收货人的合法权益，进而影响国际贸易的正常秩序。

《海牙规则》与《维斯比规则》均未对保函做出明确规定，《汉堡规则》首次就换取清洁提单保函做出了相关规定。虽然《汉堡规则》尚未生效，但在换取清洁提单保函问题上具备一定的指引功能。《汉堡规则》第 17 条第 2 款明确，任何保函或协议，据此托运人保证赔偿承运人由于承运人或其代表未就托运人提供列入提单的项目或货物的外表状况批注保留而签发提

单所引起的损失，对包括收货人在内的受让提单的任何第三方，均属无效。

我国司法实践对此持相同观点，《最高人民法院关于保函是否具有法律效力问题的批复》【法（交）复（1988）44 号】明确肯定：海上货物运输的托运人为换取清洁提单而向承运人出具的保函，对收货人不具有约束力。不论保函如何约定，都不影响收货人向承运人或托运人索赔。在【（2016）沪 72 民初 1006 号】一案中，上海海事法院认为，托运人出具的清洁提单保函在性质上属于独立的责任保证，是一种附条件给付合同。托运人为取得贸易合同所需的清洁提单，自愿提供保函以请求承运人或其代理人签发清洁提单，为正式要约；承运人或其代理人接受保函并签发清洁提单，视为承诺，自此保函合同关系成立。鉴于合同相对

性，上述保函的效力仅在托运人与承运人或其代理人之间有效。当货物到达目的港，由于收货人基于对清洁提单的信任而接收货物，其权益受到法律的严格保护。因此，当出现相关情况时，承运人不能以托运人出具的保函对抗善意收货人提出的关于货物不符的索赔，而必须先对收货人做出赔偿。

二、清洁提单保函的法律效力不明确

1、恶意的清洁提单保函

恶意的清洁提单保函在法律上不可执行或归于无效。从收货人角度看，托运人与承运人通过保函换取清洁提单，可能是在合谋基础上隐瞒或部分隐瞒货物的真实情况，这一过程存在“欺诈”的嫌疑。

英国法下，在 *Browm Jenkinson v. Percy Dalton*（1957）2 Lloyd’s Rep.1 先例中，虽然案涉货物（浓缩橙汁）被装在“破漏的桶”（old and frail containers in a leaking condition）内，但承运人根据托运人的保函签发了清洁提单。船东明知提单上记载内容与事实不符，仍签发了清洁提单，保函存在欺诈的嫌疑。上诉庭判决该保函不可执行：“...a promise to indemnify plaintiffs against any loss resulting to them from making the representation was unenforceable.”

《汉堡规则》第 17 条第 3 款明确，这种保函或协议对托运人有效，除非承运人或其代表不批注本条第 2 款所指的保留是有意诈骗，相信提单上对货物的描述而行使的包括收货人在内的第三方，在后面这种情况下，如未批注的保留与由托运人提供列入提单的项目有关，承运人就无权按照本条第 1 款规定，要求托运人给予赔偿。

我国法下，《民法典》第 154 条规定：行为人与相对人恶意串通，损害他人合法权益的民事法律行为无效。在【(2000)广海法事字第 95 号】一案中，广州海事法院认为，托运人与承运人明知货物的表面状况存在严重问题，并且已经预见到如果出具清洁提单，有可能会损害收货人的利益，而遭到收货人的索赔，却仍以保函与保证书换取清洁提单。双方的这一行为对收货人而言已经构成了恶意，双方共同侵犯了收货人对完好货物的权利，该保函应属无效。

2、善意的清洁提单保函

善意的清洁提单保函可以得到法律的承认。实践中货物情况复杂多变，若承运人因货物微小瑕疵或在货物状况模棱两可时拒绝签发清洁提单，在跟单信用证结算模式下，会面临来自托运人的各种压力，如以各种理由表达此种瑕疵不影响货物的整体价值。在这种压力下，承运人可能会在权衡各种因素后，接受托运人的保函并签发清洁提单。此时，承运人并不存在欺诈收货人的故意，不涉及欺诈的保函仍然有效并可以被执行。

英国法下，*Browm Jenkinson v. Percy Dalton*（1957）2 Lloyd’s Rep.1 先例的 *Morris* 大法官提到“Thus, if a shipowner thinks that he has detected some faulty condition in regard to goods to be taken on board he may be assured by the shipper that he is entirely mistaken: if he is so persuaded by the shipper it may be that he could honestly issue a clean bill of lading while taking an indemnity in case it was later shown that there had in fact been some faulty condition. Each case must depend upon its circumstances.”

可见，如果本案中货物表面状况是否良好处于模棱两可的情况时，清洁提单保函可能将被判定为法律上是可执行的。

我国法下，《最高人民法院关于保函是否具有法律效力问题的批复》明确肯定了善意的清洁提单保函的效力：海上货物运输的托运人为换取清洁提单而向承运人出具的保函……对托运人和承运人出于善意而由一方出具另一方接受的保函，双方均有履行之义务。本案中，承运人预见到以水尺计重和航行中开舱晒货会产生误差及损耗，但在托运人出具保函承诺“如到卸货港发生短重，其责任由货方负责”的前提下，才签发了清洁提单，没有欺诈收货人的故意，在航行中也没有过错，故不负赔偿责任。托运人申请以水尺计重，要求承运人途中开舱晒货，并就此可能出现的短重出具了保函，应履行其在保函中所作的承诺，承担货物短少的赔偿责任。

简言之，恶意的清洁提单保函不可执行或归于无效，善意的清洁提单保函有效。然而，对以保函换取清洁提单这一操作善意或恶意的识别并非易事。实践中，要结合案涉货物种类及表面状况等是否符合行业惯例，具体需要由法院在个案中结合实际情况进行判定。清洁提单保函的法律效力并不明确，接受清洁提单保函的船东很可能在此事中无法得到法律的保护。

三、凭保函签发清洁提单可能违反理赔协会条款

接受清洁提单保函虽然属于船东的商业决定，但也可能使得会员违反理赔协会条款。理赔协会理赔条款通常在货物责任中除外规定列明，会员签发的提单、运单包含或证明运输合同的单证上载有会员或入会船船长已知不正确的货物描述或货物数量或状况，或者载有任何欺诈性、不真实的描述属于除外责任的范畴”

综上所述，承运人凭保函签发清洁提单面临着诸多风险。

其一，保函对收货人不具约束力。由于承运人未能交付与清洁提单相符的货物，其不仅可能需要赔偿收货人由此产生的相关损失，还可能面临船舶被扣押的船舶滞留风险；

其二，清洁提单保函效力不明确。换取清洁提单善意或恶意的判断标准并不明确，实践中清洁提单保函的法律效力存疑。承运人赔付收货人相关损失后，可能面临无法凭保函成功向托运人追偿的困境；

其三，可能违反理赔协会条款规定。由于承运人可能会违反理赔协会的相关条款，可能失去了理赔协会的保障，不得不独自承担由此产生的相关风险。可见，处于托运人与收货人的中间环节的承运人可能需要自行承担所有损失，无疑是在保函换取清洁提单中风险最大的一方。



四、防损建议

- 严格检查货物状况。

在货物装船前，船方应严格检查货物的表面状况，确保货物的包装和外观符合运输要求。如果发现货物存在明显瑕疵或问题，应要求托运人进行修复或更换。

- 准确记录提单信息。

船长不可以在提单上记载任何他认为不准确的信息。如果发现提单信息与货物表面状况不符，船长应该在签署前加签恰当的批注予以更正。

- 谨慎处理保函请求。

如收到托运人以保函换取清洁提单的请求，协会建议船长

应拒绝该请求，并及时报告船东，寻求建议。接受清洁提单保函虽然属于船东的商业决定，但也可能使得会员违反保赔协会条款规定。

- 寻求专业指导建议。

必要时，请及时联系协会或当地通代，获取专业意见和建议。在涉及法律问题时，应咨询专业律师或法律顾问，确保操作符合相关法律法规和国际公约的要求。

- 加强内部商务培训。

会员作为承运人应定期对船长和相关人员进行培训，确保相关人员了解清洁提单和保函的相关法律规定和操作流程，避免因操作不当而引发的风险。

警惕钢材货损案件频发

作者：理赔部 于泳浩

风险提示

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