

风险提示 | 关于埃及港口玉米收货货损的风险警示

作者：杨颖



摘要：

近期，协会收到会员报案称协会一条入会船在埃及亚历山大新港（EL DEKHEILA）卸载散装玉米货物时，因出现局部货损而遭到收货方 OG LLC 的无理刁难，导致船舶的船期延误，并导致了后续远超出预期的巨额索赔。协会籍此提醒会员注意，当船舶载运谷物类货物到埃及港口卸货时，尤其是在波斯湾危机导致货物改港卸货的情况下发生货损时可能遭遇的严峻困难，并做好相应的防范措施。

一、案件回顾

涉案入会船系一艘巴拿马型散货船，在巴西的 Barcarena 港口装载 5.4 万吨散装黄玉米至埃及 El Dekheila 港卸货。该轮于 2025 年 11 月底抵达卸货港，卸货过程中发现 2 舱和 5 舱有局部货损。收货人因此拒绝卸货，并要求船东和协会确认承担因货损导致的所有损失，包括但不限于两舱货物全损的金额，因货物争议影响卸货速度不达标而引起的港方罚款，以及滞期费等等。协会聘请当地通代和货方先行协商，并安排对受损货物进行分拣，以便确认损失程度。而货方一直不肯提供明确的索赔金额，也明确拒绝接受协会的担保。船舶一度中断卸货，由于 2 舱和 5 舱货物不能被卸货，为确保船舶稳性，其他货舱也不能卸空。港方不允许船舶再占用泊位，遂安排引航员并命令船舶开往外锚地待泊。



二、协会处理

鉴于此种情况，协会立即安排了英国律师和货物专家介绍，会员船东方也从商业角度联系了租家，一起敦促收货人按照航运规范尽快安排卸货。在此期间，协会和会员船东一直在与货方进行谈判。货方也指定了英国律师参与谈判。大约 2 周之后，港方通知有 48 小时的空档可以让船舶回泊位卸货，为了尽快卸货，减少损失的扩大，双方谈定了一个担保金额和担保措辞。在协会出具了巨额担保之后，船舶被允许靠泊。但货方仍然以装卸工人短缺，不能及时到岗等理由拖延卸货。而且在未经双方定损的情况下，将部分货物低价出售，侵害了船东权益。后续协会已经指示检验人安排货物取样，配合粮食专家进行定损，尽量降低损失金额。

三、协会建议

诸如玉米等谷物类货物的物理和生物属性，根据协会对货物货损理赔的经验，造成谷物类货物货损的原因主要是湿损和热损，在不考虑货物本身存在隐患和缺陷的情况下，我们会员和船方能做到的适航和适货的良好措施包括：

1. 在装货前

确保货舱的结构完整和舱盖水密，这是适货的基础；
备舱和清舱以确保货舱干燥清洁，力争一次性验舱通过；
清洁并检查污水井，防止污水井吸水口堵塞造成反水；
船长应从租家或发货人处获取关于目标货物的信息资料。

2. 装货期间

船长应安排合理的甲板值班，做好看舱和理货作业；

对装船货物尽可能进行目视或抽验检查，如发现货物异常情况应详细拍照取证，并清晰记录于甲板值班记录及船舶 logbook 中并报告船东；

会员如对是否适合装运存在疑问，应征求货物专家或者专业人士的意见；

大副应向装卸工人告知船舶安全工作程序，尤其注意工人跌落或贸然下舱引起淹没或窒息事故；

船长应叮嘱大副谨慎签单，并在签署单据时，船长应在场亲自把关。

3. 完货运输

船方应首先按照熏舱指示进行定期熏舱；

再根据露点温度规则或者三度规则对货物进行通风，并做好科学、完整、连续的通风记录；

定期测量船舶污水井、压载舱和油舱的记录；

及时将装货情况通知机舱，合理对燃油进行加热，避免燃油舱过热造成热损。

4. 卸货阶段

船上一旦发现货损，应及时通知船东及协会；

当争议发生或有第三方登船向船长索要船舶或货物文件时，船长应注意辨识，在提供资料前应与会员及协会确认；

卸货期间的签单同样重要，避免收货人将众多单据混在一起，取得船长和大副的签章确认；

会员和船长应积极配合协会指定专家和律师，进行取证，以备抗辩。

四、结束语

根据美国农业部 USDA2026 年 Grain and Feed Annual 报告，埃及的黄玉米产量仅能满足其饲料需求的不到 40%，其余部分则依靠进口来补充饲料行业。在过去五个销售年度，埃及从国际市场采购黄玉米的主要国家依次为巴西、乌克兰、阿根廷和美国。随着埃及畜牧业、家禽饲养以及水产养殖对饲料的大幅需求，埃及进口黄玉米的数量可能还要增加，海运贸易增加的同时，也会带来更多的货损索赔案例，尤其是遭遇不按正常海运逻辑来的不良收货人。因此，协会也再次提醒尽可能从贸易链对租家和贸易伙伴做一些商业背调和风险合规。当会员遭遇货物争议后，及时与协会取得联系，协会尽可能调动一切资源来保护会员利益，也希望会员能敦促船长确保船舶适航适货，妥善照管货物，尽量避免货损的发生。

以上仅供会员参考，如需具体建议请联系协会相关人员。