

Loss Prevention Bulletin

Chở Xô Đậu Nành

Giới thiệu

Đậu nành thường được chở xô và đôi khi phát sinh khiếu nại. Mặc dù Bản tin Phòng Ngừa Tổn thất này được lập ra phục vụ cho việc xuất khẩu đậu nành từ Nam Mỹ đến vùng Viễn Đông, nhưng những quy định quan trọng này cũng áp dụng cho việc vận chuyển đậu nành nói chung.

Hàng đậu nành phải được vận chuyển theo các yêu cầu trong ấn bản mới nhất của Công ước Quốc tế IMO về chở xô hàng hạt (Bộ luật Quốc tế về chở xô hàng hạt).

Khiếu nại Hàng hóa

Khiếu nại đối với hàng đậu nành phát sinh tại cảng dỡ hàng thường liên quan đến các cáo buộc về giảm chất lượng và/hoặc nhiễm bẩn. Nếu đúng, tình trạng của hàng đậu đã bị ảnh hưởng bởi:

- Sự phân hủy, sự tự nóng lên, sự phát triển của nấm mốc và/hoặc sự vón cục/đóng bánh do đậu có độ ẩm vượt mức
- Nhiễm bẩn các tạp chất trước khi xếp hàng
- Nhiễm bẩn từ cặn hàng hóa trước đó, các mảnh sơn còn sót lại và/hoặc gỉ sắt từ các hầm hàng
- Hông do hàng đổ mồ hôi (như ngưng tụ)
- Nước tràn vào do nắp hầm không kín nước, đường hàn đáy tàu và/hoặc kết dẫn rò rỉ
- Thiệt hại do hơi nóng đối với hàng hóa xếp gần vách ngăn buồng máy và/hoặc kết chứa dầu nhiên liệu nóng
- Sâu bọ phá hoại

Do khả năng phát sinh khiếu nại về thiệt hại và thiếu hụt hàng hóa, các Hội viên có thể mong muốn xem xét chỉ định giám định viên hàng có mặt trên tàu trong thời gian xếp hàng và dỡ hàng nhằm bảo vệ lợi ích của Hội viên.

Độ Ẩm và Sự Giảm Chất lượng Hàng hóa

Đậu nành thường được thu hoạch sau khi đậu đã chín và



tán lá đã khô. Có thể bốc xếp đậu nành ngay sau khi thu hoạch với điều kiện đậu nành đã được sấy khô đạt độ ẩm bảo quản an toàn. Đậu nành có thể được bảo quản trong một khoảng thời gian tương đối dài trong điều kiện phù hợp, mặc dù vậy vẫn nên tránh sử dụng các thiết bị cố định khi vận chuyển đậu thu hoạch vào các năm trước nếu có thể nhằm giảm thiểu rủi ro giảm chất lượng hàng hóa. Tuy nhiên, ngay cả vụ mùa được thu hoạch trong năm vẫn có thể giảm chất lượng đậu khi được xếp lên boong nếu được lưu kho trong một thời gian dài trước đó.

Độ ẩm của hàng hóa là một trong các yếu tố quan trọng nhất ảnh hưởng đến việc vận chuyển sản phẩm này. Mặc dù đậu nành có tính hút ẩm, nhưng sẽ bất thường nếu độ ẩm trung bình của hàng thay đổi đáng kể trong suốt hành trình trừ khi đã xảy ra những sự cố gây ẩm ướt nhất định như nước tràn hoặc hầm hàng đổ mồ hôi. Tùy thuộc vào hoàn cảnh, sự di chuyển của độ ẩm cũng có thể xảy ra do sự chênh lệch nhiệt độ được xác định trên toàn bộ sàn xếp hàng do sự nóng lên hoặc giảm nhiệt của khung thép. Các hiện tượng này sẽ làm tăng độ ẩm của phần hàng hóa trong khu vực bị ảnh hưởng. Nếu đậu nành có độ ẩm cao tại thời điểm xếp hàng hoặc bị ẩm trong quá trình để trên



boong tàu, thì dầu trong hạt đậu có thể bắt đầu phân hủy trong suốt hành trình và dẫn đến hàng hóa tự nóng lên, thúc đẩy sự phát triển của nấm mốc, điều này có thể dẫn tới sự vón cục/ đóng bánh. Sự giảm chất lượng hàng đậu này ảnh hưởng đến chất lượng của sản phẩm. Rủi ro giảm chất lượng tăng đáng kể nếu độ ẩm của hạt đậu vượt quá 14%. Đậu nành với độ ẩm dao động từ 13% đến 14% cũng có thể bị hỏng nếu gặp điều kiện khí hậu ẩm áp trong suốt hành trình. Tương tự, nếu độ ẩm của hạt đậu chênh lệch lớn thì đậu nành cũng có thể hỏng. Đậu nành có độ ẩm dưới 10% ít có khả năng giảm chất lượng hơn nhưng lại dễ bị hỏng trong quá trình đóng gói.

Thời gian lưu kho trước khi đậu nành bắt đầu giảm chất lượng tùy thuộc vào nhiệt độ cũng như độ ẩm. Nhiệt độ và độ ẩm càng cao thì thời gian bảo quản sản phẩm mà không bị rủi ro giảm chất lượng càng ngắn. Chẳng hạn, căn cứ vào nhiệt độ 26,7°C (80°F), có thể bảo quản đậu nành với độ ẩm 13% trong vòng xấp xỉ 40 ngày trước khi đậu nành bắt đầu hư hỏng. Tại cùng một mức nhiệt, độ ẩm 14% sẽ dẫn đến thời gian bảo quản khoảng 20 ngày, trong khi đó đậu với độ ẩm 12% có thể bảo quản được trong thời gian xấp xỉ 70 ngày. Ở nhiệt độ 15,6°C (60°F), có thể lưu kho đậu nành với độ ẩm 13% lên tới 120 ngày mà không bị giảm chất lượng nhiều (Nguồn: [Đại học Bang North Dakota](#)).

Các yếu tố khác cũng có thể ảnh hưởng đến khoảng thời gian đậu nành có thể duy trì trong điều kiện tốt khi vận chuyển trên tàu. Các yếu tố này bao gồm giống đậu nành, điều kiện trồng trọt và khoảng thời gian giữa thời điểm đóng gói và xử lý từ lúc thu hoạch đến lúc bốc xếp lên tàu. Tuy nhiên, hãng vận chuyển thường không biết các chi tiết đó và cách thức các yếu tố đó có thể ảnh hưởng đến thời hạn bảo quản của sản phẩm.

Theo thông lệ, độ ẩm của hàng đậu nành không được vượt quá 13% khi được giao để bốc xếp. Bên có quyền lợi đối với hàng hóa thường sẽ cung cấp giấy chứng nhận chất lượng khai báo độ ẩm của đậu nành là 13% hoặc thấp hơn một chút, tuy nhiên đây có thể là độ ẩm trung bình. Trên thực tế, độ ẩm của một số loại đậu có thể cao hơn, điều này khiến cho đậu dễ bị hư hỏng hơn. Vì vậy, giám định viên đại diện cho tàu cần được chỉ dẫn kiểm tra độ ẩm của mẫu hàng hóa được lấy trong quá trình bốc xếp. Có thể sử dụng dụng cụ đo độ ẩm hợp lý để kiểm tra tuy nhiên cần lưu ý rằng độ chính xác của các thiết bị này thường dao động trong khoảng 0,5%. Cần xem xét dung sai này khi đánh giá kết quả. Để nhận biết bất kỳ hàng hóa nào có thể đã bắt đầu tự phát nhiệt, cần yêu cầu giám định viên đo nhiệt độ của đậu thường xuyên.

Mưa lớn có thể làm giảm chất lượng của vụ thu hoạch như quá trình sấy khô từ thu hoạch đến lúc vận chuyển. Vì các nhà sản xuất thường trộn những loại đậu tốt hơn với loại

đậu kém hơn về chất lượng, nên chất lượng chung của hàng hóa đậu nành có thể giảm qua các năm khi vụ thu hoạch bị ảnh hưởng bởi mưa lớn và đậu chất lượng tốt thường không nhiều.

Xếp hàng lên tàu

Cần chuẩn bị hầm hàng theo tiêu chuẩn về vệ sinh đối với hàng hạt. Cần hỏi ý kiến bên thuê tàu và/hoặc bên có quyền lợi đối với hàng hóa trong trường hợp các bên này có bất kỳ yêu cầu đặc biệt về việc chuẩn bị hầm hàng. Trong mọi trường hợp, các hầm hàng cần được vệ sinh hoàn toàn sạch sẽ nhằm loại bỏ cặn hàng cũ, cặn gỉ, các mảnh sơn còn sót lại, mảng sơn phồng rộp, sâu bọ phá hoại và bất kỳ chất lạ nào khác. Các hầm hàng cần được rửa sạch và được tráng sạch bằng nước sạch nhằm loại bỏ mọi chất clorua và phải khô hoàn toàn và không mùi trước khi xếp hàng vào hầm hàng.

Khi giao hàng để xếp lên boong, cần kiểm tra đậu để phát hiện bất kỳ sự đổi màu, ẩm ướt, đóng bánh, nảy mầm, nấm mốc, teo lại, nhiễm bẩn, mùi khó chịu và sâu bọ. Cần loại bỏ đậu được phát hiện ở tình trạng đó và thay thế bằng sản phẩm tốt.

Đậu nành thường có màu vàng hoặc màu kem. Tuy nhiên, cũng có thể gặp những loại đầu màu đen, tím, nâu, xanh lá cây, nhiều màu (cụ thể đen và nâu) và hỗn hợp các màu này. Giấy tờ hàng hóa đi kèm thường sẽ cung cấp thông tin chi tiết về màu sắc của sản phẩm và năm thu hoạch, chẳng hạn “Đậu nành Brazil Màu vàng, Thu hoạch năm 2015 Hàng rời”.

Đôi khi, bên nhận tại cảng dỡ hàng đã từ chối hàng đậu nành vì đậu có màu đỏ bất thường, họ cho rằng đậu đã bị nhiễm thuốc diệt nấm. Cần điều tra tìm hiểu nếu có bất kỳ màu sắc bất thường nào vào thời điểm xếp hàng lên tàu, đặc biệt nếu màu sắc dường như khác với màu nêu trong giấy tờ hàng hóa.

Tùy thuộc vào loại và đặc điểm kỹ thuật theo hợp đồng của đậu nành, có thể cho phép một tỷ lệ đậu bị hư hỏng do nhiệt, bị vỡ, nứt hoặc chuyển màu. Cũng có thể cho phép một tỷ lệ nhất định vật liệu lạ như cành cây, đá, vỏ sò và các loại đậu khác. Tỷ lệ đậu nứt vỡ cao có thể làm tăng khả năng phát triển của nấm mốc và có thể làm tăng khả năng giảm chất lượng hàng hóa.

Cần yêu cầu giám định viên so sánh đặc điểm của hàng hóa với đặc điểm kỹ thuật theo hợp đồng trong suốt quá trình xếp hàng. Trong trường hợp có bất kỳ quan ngại nào về chất lượng, thuyền trưởng cần gửi Thư Kháng nghị cho bên có quyền lợi đối với hàng hóa lưu ý về những điểm khác biệt rõ ràng quan sát được.

Loss Prevention Bulletin

Hội khuyến nghị, cần lấy mẫu hàng hóa tiêu biểu từ mỗi hầm hàng theo quy trình lấy mẫu được quốc tế công nhận, chẳng hạn quy tắc lấy mẫu của [Hiệp hội hạt có dầu và chất béo \(FOSFA\)](#). Cần bọc kín mẫu trong các túi nhựa kín hơi và dán nhãn với những thông tin chính như ngày, giờ và số hầm hàng. Cần giữ lại mẫu trên boong để phân tích nếu hàng hóa giảm chất lượng trong quá trình vận chuyển hoặc trong trường hợp có tranh chấp về chất lượng.

Hàng hóa luôn cần được bảo vệ để tránh bị mưa và tất cả các nắp hầm hàng không làm hàng cần phải đóng kín trong quá trình xếp hàng. Nếu sắp có mưa, hoạt động làm hàng cần phải ngừng lại và lập tức đóng nắp hầm hàng đang làm hàng.

Nếu thuyền trưởng hoặc giám định viên có bất kỳ nghi ngờ gì về tình trạng của hàng hóa trong quá trình xếp hàng hoặc về điều kiện thích hợp cho việc chuyển chở của hàng hóa thì cần liên lạc với Hội trong thời gian sớm nhất có thể để nhận được tư vấn từ chuyên gia.

Vận chuyển

Ngay sau khi hàng hóa được xếp lên tàu, và trên cơ sở các yêu cầu hun trùng, các hầm hàng cần có hệ thống thông gió theo Bản tin Phòng ngừa Tồn thất của Hội về [Thông gió Hàng hóa và Hướng dẫn Giảm Mồ hôi Hàng](#).

Thông gió bằng thiết bị cơ thay vì thông gió tự nhiên cho các hầm hàng thường thích hợp hơn nhằm đạt được sự lưu thông gió hiệu quả. Tuy nhiên, cũng như với các hàng nông sản được chở xô, không khí sẽ không xâm nhập vào bên trong sàn xếp hàng bất kể phương pháp nào được sử



Hàng hóa vón cục do cạnh vách ngăn kết nhiên liệu bị nóng lên



Đậu nành bị đóng bánh

dụng. Nếu dự định thông gió hàng hóa theo Quy tắc 3°C trong suốt hành trình, thì nhiệt độ trung bình của hàng hóa dưới bề mặt cần được xác định sau khi hoàn thành việc xếp hàng hóa.

Trong một hành trình cụ thể từ Nam Mỹ đến Viễn Đông qua Mũi Hảo Vọng (Cape of Good Hope), mồ hôi có thể hình thành khi tàu đi vào vùng nước lạnh hơn của vùng duyên hải Nam Phi. Vì vậy, lập văn bản đầy đủ việc tuân thủ thông lệ tốt nhất về thông gió vì bất kỳ dấu hiệu nào cho thấy hàng hóa giảm chất lượng do sự đổ mồ hôi không tránh khỏi hoặc ẩn ti thường sẽ dẫn đến bên có quyền lợi đối với hàng hóa khiếu nại rằng tàu không thông gió phù hợp cho hàng hóa mà không xét đến nguyên nhân thực tế.

Những ghi chép chi tiết về nhiệt độ, cũng như thời gian bắt đầu và ngừng thông gió cần được lưu giữ. Nếu không thể thông gió cho hàng hóa do hun trùng, thời tiết khắc nghiệt hoặc bất kỳ lý do nào khác, thì những thông tin đó cũng cần được ghi chép lại. Ngoài việc đo nhiệt độ và điều chỉnh chế độ thông gió trong ngày, thuyền viên cũng cần ghi chép các thông tin này vào ban đêm. Ngoài ra, việc không theo dõi và ghi chép các hoạt động này vào giờ nghỉ có thể dẫn đến khó bào chữa cho bất kỳ cáo buộc nào về việc thông gió không đủ.

Bất kỳ kết nhiên liệu nào xung quanh các hầm hàng không được nóng quá mức vì khung thép nóng có thể gây ra quá trình tự nóng lên và, về lâu dài, làm khô héo đậu tại khu vực đó hoặc gây ra sự di chuyển của độ ẩm. Chỉ nên để nhiên liệu ở độ nóng tối thiểu cần thiết cho việc sử dụng. Tương tự như vậy, không nên chuyển nhiên liệu nóng quá mức sang các kết cạnh hầm hàng. Ngoài ra, nhiệt độ của vách ngăn

Loss Prevention Bulletin

buồng máy cần được xem xét vì điều này cũng có thể dẫn đến thiệt hại do nhiệt và sự di chuyển của độ ẩm.

Độ nhàn tiếp tục hô hấp sau khi thu hoạch. Quá trình hô hấp có thể dẫn đến ít lượng ô-xi trong các hầm hàng hơn và mức CO2 tăng, điều này khiến cho bầu không khí trở nên không an toàn. Các khoang trên boong cũng có thể bị ảnh hưởng nếu các khoang này có cửa vào hầm hàng không kín khí. Cần luôn luôn tuân theo quy trình vào khu vực không gian kín nếu bất kỳ người nào cần vào các khu vực đó.

Toàn bộ thuyền viên cần được thông báo ngắn gọn về các hiểm họa này và các biện pháp phòng ngừa cần thiết trước khi xếp hàng lên tàu, đặc biệt là rủi ro thiếu ôxy. Tốt nhất là khóa toàn bộ cửa vào hầm hàng và dán cảnh báo phù hợp.

Dỡ hàng

Tất cả các bên liên quan cần được mời có mặt trên tàu khi nắp hầm hàng được mở để kiểm tra bề mặt của hàng. Tình trạng của hàng hóa cần được ghi chép lại và chụp ảnh, có lưu ý cụ thể về bất kỳ khu vực nào có hiện tượng bị hư hại.

Cần chụp thêm ảnh vào các khoảng thời gian thường xuyên trong suốt quá trình dỡ hàng và tàu cần lưu giữ các ghi chép bằng văn bản thường xuyên. Các ghi chép cần bao gồm nhận xét về cách thức hàng hóa được xử lý và chi tiết về toàn bộ hao hụt. Nếu phát hiện bất kỳ thiệt hại nào về hàng hóa trong quá trình dỡ hàng, thì hình thức, loại và mức độ thiệt hại cần được lập thành văn bản nhằm hỗ trợ cho những người có thể được chỉ định điều tra nguyên nhân.



Cũng có thể lập tức liên hệ với Hội vì có thể cần thiết để chỉ định một giám định viên để điều tra thêm.

Hội khuyến nghị, các mẫu đại diện của hàng hóa cần được lấy từ mỗi hầm hàng trong quá trình dỡ hàng, theo cùng quy trình áp dụng khi xếp hàng lên tàu. Ngoài ra, các mẫu hàng hóa này có thể hữu hiệu trong trường hợp có tranh chấp về chất lượng hàng hóa sau đó.

Chỉ nên dỡ hàng xuống tàu trong điều kiện thời tiết thuận lợi và các nắp hầm hàng không chứa hàng vẫn phải đóng. Nếu sắp có mưa, thì cần tạm dừng việc dỡ hàng xuống tàu và phải lập tức đóng các hầm hàng có chứa hàng.

Thiếu hụt hàng

Cũng như đối với nhiều loại hàng khô chờ xô, các khiếu nại về thiếu hụt hàng có thể phát sinh. Vì vậy, tàu cần thực hiện giám định mớn nước ở cả cảng xếp hàng và dỡ hàng. Tuy nhiên, nếu tàu phải dỡ hàng tại các cảng cụ thể nơi thường xuyên phát sinh các khiếu nại về thiếu hụt hàng hóa, thì cần giao nhiệm vụ này cho các nhà giám định độc lập có uy tín. Các Hội viên cũng có thể xem xét niêm phong và bỏ niêm phong các hầm hàng được giám định tại các cảng xếp hàng và dỡ hàng, mời các bên liên quan đến trong mỗi trường hợp.

Cũng cần thu xếp để xin cấp các giấy chứng nhận hầm hàng không còn hàng khi hoàn thành việc dỡ hàng xuống tàu.

Không nên áp dụng một tỷ lệ thiếu hụt hàng hóa cố định cho phép đối với bên vận chuyển trong hợp đồng vận chuyển. Tại một số quốc gia, tòa án có thể không cho phép áp dụng phương thức này, và tại các quốc gia khác, tỷ lệ này có thể thay đổi tùy thuộc vào địa phương nơi đặt cảng dỡ hàng.

Các Hội viên yêu cầu hướng dẫn thêm cần liên hệ với [Bộ phận Đề Phòng và Hạn chế Tồn thất](#).

Hội xin cảm ơn [CWA International](#) đã hỗ trợ trong quá trình chuẩn bị Bản tin này.