



农产品货物遭受热损

介绍

协会连续遇到农产品货物遭受热损的高额索赔案件，热损原因是装载此类货物的货舱所毗邻的燃油舱内燃油被过度加热。尽管此类索赔以散装农产品货物热损为主，但袋装农产品货物也可能遭受类似的影响。

索赔所涉燃油舱通常是双层底舱。当对燃油进行加热时，舱壁板温度升高，影响邻近的货物，进而可能致其变质。货物损坏的性质和程度取决于燃油的温度、货物接触热燃油舱的时间长短以及货物本身的属性。损坏形式可包括货物褪色或变黑、水分运移、结块、形成霉菌和恶臭。当运输种子饼或其他易于自热的农产品货物时，任何热表面，即使是未做隔热处理的机舱舱壁，均可能促进自热。若种子饼货物本身所含的未氧化的油分或水分含量过高，自热可能最终演变成自燃。

双层底燃油舱中的热燃油导致货物受损，通常损坏迹象会很明显。燃油舱周边的货物通常褪色或被烤焦枯萎，受损范围可达几米高。受影响的货舱通常在船尾部分，因双层底燃油舱常在此设置。如果机舱舱壁后面有热燃油舱，货物也可能因此受影响而变质。在近期一起案件中，豆粕货物因毗邻舱装有热油泥而受损。

若在卸货过程中发现某层货物遭受热损，通常受损货物会与完好货物相混合。收货方常会拒收整批货物，这将会导致被拒收的货物数量相当大。今年年初的一起案件中，500吨受损和完好大豆货物的混合物被拒收。在另一起案件中，超过1200吨的玉米货物因双层底燃油舱中的燃油过度加热而受损，继而被货方拒收。相关索赔通常数额很高，可达几十万美元。此外，一些港口可能会禁止将受损货物或被拒收的货物卸载到该港口，要求船舶到其他地方对受损货物进行处理，由此将产生额外的费用和迟延。

建议

如果船舶装运易受热损的货物，应为其提供正确的操作程序，以便减少因装载燃油及燃油残渣的舱室被加



农产品货物，例如大豆，易遭受热损

图片来源：Interasia Marine and Salvage Services Ltd.



受损与完好货物混合，可能导致大量货物被拒收

图片来源：The Hodeida Shipping and Transport Co.

热，而导致货物受损，产生索赔的可能性。作为此种操作程序的一部分，应明确所有与货舱邻近并可能会被加热的油舱的位置。

在拟定此种程序时，应当考虑到以下要点：

- 在装货之前，应当将货物的确切性质和将采用的积载计划告知轮机人员，使其能够针对燃油加热使用等采取适宜的安排，从而减少货物遭受热损的风险。



图片来源: Interasia Marine and Salvage Services Ltd.

在船中心线之双层底燃油舱的大豆遭受明显热损



图片来源: The Hodeida Shipping and Transport Co.

燃油舱内燃油的不正确加热可能会导致高额货损索赔

- 应当查阅国际海运固体散装货物规则, 以便明确该规则针对加热的燃油舱和未做隔热处理的机舱舱壁附近货物积载的特殊要求。
- 如果可行, 应使用不在货舱毗邻之热燃油舱。
- 如果必须对与货物直接接触的燃油舱进行加热, 应当尽可能控制加热程度, 加热到燃油可以安全输送即可。应当避免对燃油和燃油残渣过度加热。同样, 不应将过热的燃油输送到毗邻货舱的燃油舱内。
- 应尽可能只对使用中的燃油舱进行加热。在近期的一起案件中, 船上因未加注意, 而在整个航程中对未被使用的双层底燃油舱加热至高温状态, 致使超过600吨的热损货物与完好货物的混合物被货方拒收。
- 即使货物是因潜在缺陷而在运输途中变质, 货方也可能声称此种损坏是由于燃油舱过热所致。因此, 应当保留整个航程中关于哪些装载燃油和燃油残留物的油舱被加热以及油温的详细记录。



图片来源: Interasia Marine and Salvage Services Ltd.

与热燃油舱接触引发的大豆自热

- 燃油加热体系, 包括燃油舱内的温度传感器, 应当被包含在船舶的计划维护体系内, 并进行定期检查与测试。

会员如需进一步指导, 请联系[防损部](#)。