

论货物内在缺陷与索赔应对—以拉美至中国的大豆运输为例

货物内在缺陷是在海牙/海牙维斯比规则下（文章四段落二）对货物索赔的一种抗辩。它意味着承运人可以以此来对抗收货人提出的索赔。

在Soya GmbH Hainz Kommanditgesellschaft v White HL 1982一案中，内在缺陷被定义为：在没有偶然性外来事故或灾难介入的情况下，在预定航程的正常航行中，装运货物由于其自然属性而变坏的风险。

过去数年里，在协会处理的大量的案件中，特别是涉及大豆和化肥的案件，尽管存在内在缺陷导致货损的相关依据，但对索赔的抗辩也绝非易事。在许多案例中，当地司法机关不承认内在缺陷的概念以及/或者证据链不完整使得抗辩越来越困难。尽早全面收集证据总是有利于减少风险或者增加追偿的机会。

下面的例子是当前常见的一个货损索赔现象。

“从拉丁美洲运到中国的大豆—一个40昼夜的故事”

从拉丁美洲到中国的航程通常需要大约40天。大豆的海上运输应当遵循GRAIN CODE。含水量是大豆安全运输的关键。装货时大豆的含水量和平均温度决定了大豆的运输安全期。含水量越低运输安全期越长。大豆在含水量低于11.5%温度低于25摄氏度时处于稳定状态。在装货前应当尽早取得托运人依据SOLAS要求提供的CARGO DECLARATION以便获知货物含水量的信息。该DECLARATION应当提供大豆的实际含水量而不是最高含水量。大豆高温、发霉、和结块都是由于含水量过高引起变质的迹象。

拉丁美洲至中国的大豆运输会有如下问题：

- 拉美国家常年气候湿热，致使大豆在采摘后到赴运之前会处于温度偏高并且潮湿的环境里。
- 出口压力之下会伴随有劣质或变质品装船出运。
- 产出国的内陆运输瓶颈更增添了大豆在装船赴运前遇热和受潮的风险。
- 某些大豆的贸易合同（例如巴西出口的大豆）约定水份含量可以为13%或14%，相比之下其允许储运的周期更短。
- 收货地国家的有关当局会从严检测，即便部分货物有损坏迹象，也会使得整船货物遭受索赔。
- 中国一些港口的延迟卸货会使得船东眼看着货物在船上情况不断恶化而无可奈何。
- 中国的法院目前并不认同大豆本身有潜在缺陷的抗辩理论。

证据收集

强烈建议在装货过程中仔细检查货物的状况。如果货物是湿的、褪色的、有结块的、发臭的或发霉的，则应当暂停装货，并指派检验人对货物进行检查。主动收集以下证据将有助于减少货物索赔的风险或增加成功追偿的机会。

- 货物质量证书
- 装载货物的照片
- 装货样品
- 当地的检验人通过当地信息渠道获取的货物收成和储存史(该信息公开可用的)
- 舱盖测试报告
- 通风记录

同样也建议向租家要求公开货物销售合同规范，并且建议在租约中并入2011年修订的1996年ICA或类似的条款,以使船东方能够在由货物内在缺陷引发的索赔中，向租家进行部分或全部追偿。

如果在卸货港有货损的迹象，应尽快对损坏货物进行代表性取样、检测以及采取分卸的措施。

欲了解关于“货物内在缺陷”的更多资讯，请浏览我们网站上的[防损简报](#)。