

液体散装货的取样——收集证据

简介和背景

与液体货物“不合格”或受污染有关的争议是经常发生的一类问题。在 Gard 参与的此类案件中，船东往往无法就其主张的货物污染原因提出独立的证据。污染源可能在装货港的岸罐内，装货时使用的岸上货物管道内，或者就在船上。甚至还有可能货物在生产结束时，即运至码头装货前就是不合格品。但是，如果货物在船舶抵达卸货港时被发现“不合格”，而又没有证据证明污染是在装货港发生的，那么船方可能会面临潜在的巨额索赔，即使船方并不存在过错。



如果有样品证明，货物状况从装货至卸货并未发生改变，那么这将成为船方抗辩货物索赔最有力的证据。本通函的目的在于提醒船东，对所有装船货物执行取样程序并在船上保留船方样品（复样）的重要性。同样重要的是，应指派胜任的船员参与取样过程。有经验的高级船员可能只须通过肉眼观察，便可以辨认出劣质样品。早期介入还可以防止日后付出昂贵的代价。

Gard 的经验

尽管装货前，船上会使用大量的资源备妥和清洗船舱和管线，然而在装货开始时，船方往往不会进行取样，或者，即使进行了取样，也会出现取样方式不正确或样品在化验前被丢弃的情况。在 Gard 近期处理的一起案件中，有一艘化学品船抵达码头时，货舱和货管均已清洗干净，备妥可供装货。该船在抵达后接受了检验，结果显示适合装运合同货物。随后该船被连上装货软管，开始装货，但在装货开始时，没有提取歧管样品。装货开始后不久，船员意识到没有遵守公司规程，便立即采集了货舱内的第一英尺货样。对样品分析后，发现货物不合格，于是装货停止了。货方认为，船方应当对货物污染负责。船上已接收到的货物被重新泵回岸上，而该船被指令离开码头，以清洗其货舱和货管。结果，浪费了宝贵的时间，船方还面临货方提出的索赔。

在上述案件中，船舶在清洗作业后回到码头，重新开始装货。船方采集了歧管样本并进行分析，发现一切正常。在对含污染货物的第一英尺样品进一步分析后发现，污染很有可能是由岸罐和岸上管线中前次货物的残余导致的。幸运的是，在本案中能够确定污染源。而在许多案件中，污染究竟源于船上还是岸上是无法确定的，因此歧管采样尤为重要。

为保护船方利益的必要货样

通常来说，货物的保管义务在货物越过船上永久软管连接时，由码头方转移给船方，反之亦然。装货和卸货开始时提取的歧管样品，原则上可以证明哪一方该对货物污染负责。但即使在船上程序严格，而且装货开始时已提取歧管样品的情况下，Gard 也时常发现船员对采集货样的重要性认识有限。如果从一开始装上船的货物中提取的样品，即“第一滴”货样，没有达到期望的质量，船员就会处理掉该等样品，这种情况并不少见。更糟糕的是，当货物达到期望质量时，船员会重新取样，而该等货样将作为船方在装货之初提取的、“正式记录”的歧管样品。这可能意味着，唯一保留的证据表明装上船的货物是完好的，而证明货物在岸上就已遭污染的证据已经丢失。

除歧管货样外，还须采集第一英尺货样，以证明船上的相关系统和管道都是清洁的，尤其是在装载敏感和/或昂贵货物的情况下。这样做还可以降低因整票货受污染而引发的风险。

在装货完毕后及卸货开始前提取的最终舱内货样，可使船方进一步确定船上可能发生污染的实际原因。船上负责人若能取得码头方检验人在码头歧管处采集的样本，也可能对船方有

联系我们

防止损失高级经理
Terje R. Paulsen
→ terje.paulsen@gard.no

高级防止损失执行官
Marius Schønberg
→ marius.schonberg@gard.no

防止损失执行官
Kristin Urdahl
→ kristin.urdahl@gard.no

利。船方还可以索取岸罐和岸上管线的货样。如果船上和岸上货样的质量有所不同，则应当停止装货，作进一步调查。

所有货样都应按照适用及公认的行业惯例采集，而且如果可能，取样时应当有托运人或码头方的代表在场。应始终使用清洁的取样设备和取样瓶。使用封闭取样装置时应当小心，因为装置内可能留有前次的货样，水垢和锈蚀也可能污染样品。所有样品都应当密封并贴上正确的标签（包括船名、泊位、货物描述、样品来源、取样人员姓名、日期和时间，以及封样号）。采样的地点和时间，及相应的封样号应记入货物日志，以确保可追溯。如果空间允许，样品应当在卸货完毕后保留至少一年，既可保存在船上的指定位置，亦可交至岸上合适的仓储设备。由于可能需要不止一次地测试样品，因此须保证样品数量充足。

建议

为保证船方能够最有效地抗辩货物索赔，强烈建议船东警惕取样不当可能产生的问题，并制定书面程序，详细说明取样流程。该等程序应包括并强调如下几点：

- 装货和卸货期间，船员应参与货物的取样。检查和核实样品质量的船员应具有足够的资格和能力，大副最好能够参与货物取样的整个过程。取样方法不正确可能造成采集到的货样品质不良，还可能导致货物样品失去代表性。

- 船员应当采集下列独立货物样品：

装货时：

- 歧管样品，装货开始时在船上歧管处采集，取样时歧管阀最好处于关闭位置。装货过程中只要有可能，应当在歧管处进行抽检，例如岸上设备暂停时和/或更换岸罐时。
- 第一英尺货样，尤其是在装载敏感和/或昂贵货物的情况下。
- 最终舱内货样，装货完成后采集。

卸货时：

- 舱内货样，卸货开始前采集。
- 歧管样品，卸货开始时在船上歧管处采集。
- 最重要的样品是歧管内的“第一滴”货样：即对一开始装船的货物采集的样品。船上应制定具体的程序，确保“第一滴”歧管货样不会在废液处理时遭丢弃，无论其表面质量如何，从而避免船员发生任何相关的误解。此类样品最好应作特别标注，例如“第一滴货样”，但在其他方面应按常规歧管样品处理。
- 如果装货使用的软管是船上软管而非码头软管，那么最理想的做法应当是在软管连接处提取货样，原因是这种情况下的歧管样品若作为船方的抗辩证据，作用并不大。
- 使用清洁且适当的取样设备，采集到的样品应当贴上正确的标签、密封并保存在指定地点。确保样品数量充足，且样品应当在卸货结束后至少保留一年。货物日志中应记录相关信息，以保证样本的可追溯性。

此外，建议船东通知各船高级船员，当他们对液体散装货物的外观质量产生怀疑时，应在装货港咨询专家意见并化验货样。

如需有关货物取样的其他信息，请参看 Gard 新闻第 153 则“货物取样”，第 169 则“取样（及保留样品）的重要性”，以及 Gard 的船长指南第 2.12.3.5 节“散装液体货——货物样品”。

联系我们

防止损失高级经理
Terje R. Paulsen
→ terje.paulsen@gard.no

高级防止损失执行官
Marius Schönberg
→ marius.schonberg@gard.no

防止损失执行官
Kristin Urdahl
→ kristin.urdahl@gard.no

本数据仅供一般参考之用。虽然在最初公布时我们已尽力确保信息的准确性和质量，但是对于因依赖本数据而产生的无论任何种类的损失或损害，Gard AS均不承担责任。www.gard.no