

液體貨取樣

採取積極主動的方式在液貨船上進行貨物取樣，也許能節省下數百萬美元的索賠相關費用並防止船期延誤。在本篇 Insight 文章中，我們來看看在液貨船上進行貨物取樣的一些關鍵方面。



Take your manifold samples.
Every grade of cargo must be sampled before it enters your tanks.

www.gard.no

gard

INSIGHT

2018 年 4 月 12 日

涉及液體貨物“不合格”或受污染的糾紛問題反復出現，而船東手上可能並沒有關於所謂貨物污染原因的獨立證據。污染可能源自於裝貨港的岸上儲罐、裝貨時的岸上管線或者船舶本身。貨物甚至可能在運抵碼頭裝船前，早在被生產出來時就是不合格品。但是，如果貨物在到達卸貨港時被發現“不合格”，並且沒有證據證明污染來自於裝貨港，那麼即使船方並無過錯，也可能面臨索賠。

如果在裝貨港採集並保留在船上的貨樣顯示，貨物狀況在裝船和卸船之間沒有發生變化，那麼對於對抗貨方的索賠而言，這將是最好的抗辯理由。因此，船東和經營人必須執行適當的程式來對船上裝載的所有貨物提取和保留自己的樣本（複樣），並培訓船員如何完成取樣過程。有經驗的高級船員也許僅憑目視檢查就能識別出劣質樣本，而早期干預可以防止後續發生高額索賠。

案例分析

儘管在裝貨前，船上會為準備和清洗貨艙和管線耗用大量資源，但我們發現，在裝貨開始時，船方經常會不提取貨樣；或者在取樣的情況下，不會按照正確的程式進行取樣，或在樣本得以分析之前出於某種原因將其丟棄。

在 Gard 最近處理一起案件中，一艘化學品運輸船在駛抵碼頭時，其貨艙和管線已經清洗完畢並備妥可裝貨。該船在抵達後，經查適合載運指定的貨物。開始裝貨時，船方並未提取歧管貨樣，而是從正在裝貨的指定貨艙內提取了第一英尺貨樣。在對第一英尺貨樣進行分析後，發現貨物不合格，因此船舶須進一步清洗貨艙，由此導致停工及延誤。船方被認定須對貨物污染負責。船上貨艙內的貨物被抽回到岸上，且船舶被指令離開碼頭，清洗貨艙和管線。

化學品船在完成清洗作業後返回碼頭，又重新開始裝貨。這一次採集了歧管貨樣，經分析發現一切正常。但是，在對受污染貨物的樣本詳細分析後，懷疑污染是由岸上儲罐和管線內先前貨物的殘留造成的。由於缺少初次裝貨時的歧管貨樣，因此船方無法證明第一次收到的貨物在裝船前已經被污染。

保護船方的利益

歧管貨樣

貨物從其他船或碼頭交至本船時，保管義務通常在貨物通過船舶歧管時轉移，反之亦然。原則上，在裝貨和卸貨開始時採集的歧管貨樣可用於確定貨物污染應由誰負責。需注意的是，歧管貨樣應當在歧管閥門的向舷外的一側提取。在取樣過程中，裝貨速度必須非常低，最好是靠重力自流。

Gard 在處理一些案件時得知，即使在裝貨開始時提取了歧管貨樣，但如果樣本看起來沒有達到期望的品質，也會被船員處理掉。一旦貨物呈現出期望的品質，就會立即提取新的貨樣，這時的樣本會被當作船方在裝貨開始時採集並“正式記錄”的歧管貨樣。因此，在這種情況下唯一可用的證據表明，裝船時貨物是完好的，而證明貨物在岸上早已被污染的證據已丟失。雖然這種做法看似違背常理，卻是普遍存在的。

第一英尺貨樣

應提取第一英尺貨樣，以確認船舶的相關系統和管道是清潔的。這樣做能夠降低整批貨物受污染的風險，在裝載敏感和/或昂貴貨物時，這一點尤為重要。

貨艙樣本

通過在裝貨完成後、卸貨開始前採集最終貨艙樣本，船方將能夠確定船上可能發生的貨物污染的原因。由船上負責人索取碼頭檢驗人員在碼頭歧管處採集的樣品標本以及岸罐和岸上管線內的貨樣，也是有益的做法。如果船方和岸方提供的貨物樣本的品質有所不同，應停止裝船，開展進一步調查。

建議

為確保船方能盡可能地對其面臨的貨物索賠提出最佳抗辯，建議船東提高船員對取樣不當所涉問題的認識，並制定詳細描述取樣過程的書面程式。取樣方法不當可能會導致樣本的品質較差，但這樣的樣本未必是貨物本身的代表性樣本。

該程式應包含並強調以下幾點：

- **船員的參與。**船員應在裝貨和卸貨時都參加貨物取樣，並且有能力檢查和核實所取樣本的品質。大副最好能參與所有的貨物取樣，不論是為船方還是為租船人進行的取樣。
- **船員採集的獨立貨樣。**船員至少應該對每個等級的貨物提取下列樣本：
 - 歧管貨樣：裝船開始時在船舶歧管處取得，取樣時歧管閥最好處於關閉狀態。裝船時，應在可行的情況下隨時進行歧管處抽檢，例如在岸上裝貨停止後和/或更換岸罐後。
 - 貨泵立管貨樣：如果由檢驗人員採集，船方應提取自己的樣本/複樣。
 - 第一英尺貨樣：當貨艙內貨物的高度達到一英尺時，從貨艙內取得。
 - 最終貨艙樣本：裝貨完畢後，從貨艙內取得。
 - 卸貨開始前的貨艙樣本。
- 常常被稱為“百萬美元樣本”的歧管樣本的重要性。如果對第一批裝上船的貨物提取了適當的樣本並將樣本保留在船上，那麼在需要確定貨物裝船時的品質時，通常可以花費較低的成本予以明確。因此，船舶應制定具體的程式，以確保歧管樣本不論其表面品質如何，都絕不會被處理掉，並且避免對此產生任何誤解。
- **貨樣的處理。**
 - 在提取貨樣前總是先沖一下取樣點。
 - 始終使用乾淨、適當的取樣設備，並且對樣本貼上適當標籤、密封並將樣本存放在指定區域
 - 標籤上應始終注明取樣的地點、類型和時間，例如“裝貨開始時歧管處”或“左舷四號貨艙的中間位置提取的最終貨艙樣本”。
 - 確保貨樣數量充足，如有必要可重新進行檢驗。
 - 在保留樣本方面，我們建議會員和客戶制定明確的政策，其中應考慮儲存空間、船期表及每個航次所裝貨物有幾個等級。在卸貨完畢後，樣本應至少繼續保留三個月。如果船舶在航行時收到投訴，樣本應在可能的情况下，保留更長的時間，或者詢問保險公司可否將樣本處理掉。
 - 在貨物日誌上進行記錄，以確保所取的樣本可追溯。
 - 樣本瓶應盡可能地適合於所裝的貨物。舉例而言，對紫外線敏感的貨物，應使用琥珀色玻璃瓶，以防止其在紫外光的作用下變質。
 - 對氧敏感的貨物取樣前，應當用氮氣吹掃瓶子。
- **樣本報告：**取樣完成後，船方應制作一份樣本報告，其中列出船上保留的每個樣本的唯一識別號，以及提供給租船人檢驗人員的樣本的唯一識別號。樣本報告應由船長或其代表與租船人的檢驗人員共同簽字。

船東和經營人應指示其船上的高級船員：每當他們對液體散裝貨物的表觀品質有疑問時，應尋求專家意見，並在裝貨港對相關樣本進行分析。

此外，我們借此機會提醒會員和客戶，Gard 製作的涉及液貨船上問題的海報，即“歧管貨樣”、“被貨物蒸氣污染”和“您的閥門上有標記嗎？”，可從以下網址下載到：<http://www.gard.no/web/content/loss-prevention-posters>。