

【风险提示】关注近期乙二醇内贸运输的货损风险

作者：孙起隆、郭牧遥



摘要

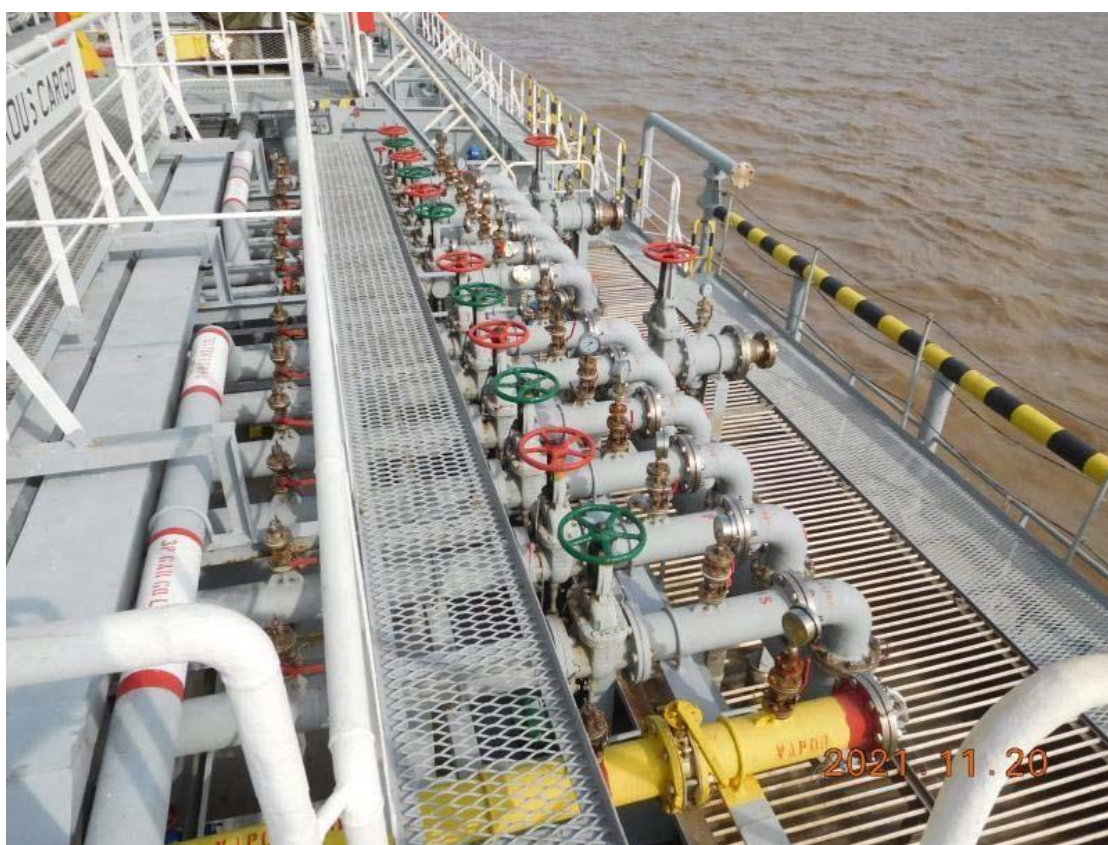
近期，协会遇到多起会员船舶在进行乙二醇内贸运输时发生货损的案件，在货损责任尚未明确的情况下，船东常面临收货人拒收货物，使船东蒙受巨大损失。近年来，协会承保的液散船舶规模逐渐扩大，相应货损案件发生也越来越多。相比传统散货、集装箱运输，由于液散货运输拥有更强的专业性和独特性，发生货损的案件处理流程也更加复杂，这对于船东以及保险人都提出了更高的要求。

一、案件简介

近期案件的涉案货物多以乙二醇为主，货损类型通常为紫外透光率超标以及醛含量超标。内贸运输中，索赔人一般会以滞留船舶的方式迫使船东采取现金和解等措施，这便导致船东及协会在处理此类案件时颇为棘手。

案例一：入会船 A 轮自华南装载乙二醇至华东卸货，航行途中遇到台风天气，导致甲板上浪。船舶抵达卸货港后，收货人商检取各船舱样快检发现整船货物都存在不同程度的紫外线透光率、氯离子及醛含量超标现象。随后，船货双方检验师对于装港样品和卸港样品进行联合检验，结果显示：装港管线样及单舱样各项数据符合标准，卸港单舱样紫外线透光率、氯离子及醛含量超标。另外，A 轮上一航次装载的乙二醇在卸货港同样发现紫外线透光率及醛含量超标。

案例二：入会船 B 轮自华南装载乙二醇至华东卸货。卸货前，收货人派遣商检 SGS 到船取样。化验结果显示全船货物醛含量超标。收货人随后拒绝收货并要求船东赔偿所声称的“因醛含量超标导致的货物损失及额外仓储费用”，该轮随即移至锚地抛锚待命。



二、原因分析

1. 紫外线透光率超标

紫外线透光率超标是乙二醇运输中常见的货损情况。这种情况多发于装货后没有采取封氮措施，使得货舱剩余空间内的空气与货物接触，在航行途中，由于船舶摇晃，空气中的氧与乙二醇充分混合形成溶解氧，从而导致紫外线透光率超标。这种溶解氧以用

氮气吹扫的方式予以排除后，紫外线透光率通常将得到恢复。此外，洗舱后仍有可能少量残留在货舱或管线等未知区域中的前续航次装载货物也可能会导致乙二醇被轻微污染。同时，船舱气密状态以及航行途中的天气状况，也可能对货物品质造成影响。

2. 醛含量超标

值得注意的是，上述两起案件具有一定的相似性，A 轮与 B 轮均从华南 A 码头装运乙二醇至华东 B 码头卸货，并且发、收货人相同。在检验结果表示船舶管理、洗舱均规范且船舶前三航次并无运载醛类货物时，我们有理由质疑乙二醇产品质量不稳定，货物中某种杂质在运输过程中转化为醛类物质导致醛含量超标的可能性很大。



三、协会建议

鉴于近期频发的乙二醇货损事故，结合专家及检验师的意见，我们谨提出以下建议供会员船东参考，以期能够尽可能避免上述货损事故的发生：

1. 无论是为调查货损原因，抑或是为减损或避免损害扩大化，规范完整的样品是至关重要的一环。在装货期间，装港岸罐样及管口样是代表装船前货物品质的重要证据。一般而言，液体散货的责任期间自装货港船岸输油管线连接的法兰盘末端开始，因此，一旦在卸货时发生货损争议，为调查货损原因及货损发生的责任期间，对留存的装港岸

罐样及管口样的检验必不可少。尽管管口样可能受到取样时间的早晚及岸上货物管线长短的影响,有时其对装船货物品质的代表性较差,但其依然是必须留存的重要样品之一,尤其是在实践中,承运人无法成功取得岸罐样的情况下。此外,对货物装船后的一英尺样进行抽取和化验,也能够有效避免因管线不清洁导致货损数量扩大化,第一英尺样是对船舶管口,管线和货舱清洁适货的再次验证。在装货完毕后,建议承运人保留一套完整的单舱独立样,一旦发生货损,可根据对该套样品的化验,进行货损原因调查。

2. 紫外线透光率不达标亦是乙二醇常发生的货损情况,封氮保护措施有利于避免或减少乙二醇在运输过程中因与舱内空气接触而产生溶解氧进而导致紫外线透光率超标的风险。因此,从降低货损风险和维护自身权益考虑,建议承运人在运输乙二醇时采取封氮保护措施。若船舶本身不具备封氮设备,建议在装货完毕后由岸上提供氮气对货舱进行封氮保护。

3. 建议承运人在卸货时,将受损货物卸至单独岸罐储存,以避免因混卸造成的岸罐中原本储存的货物受污染引起的损失扩大化。同时,由于实践中很可能没有单独储存的条件而不得不混卸,这种情况下,在卸货前后进行卸港岸罐取样十分必要,有利于保护承运人避免或减轻对于因混卸造成的损失扩大部分的责任。

以上仅供会员参考,如需具体建议请联系协会相关人员。