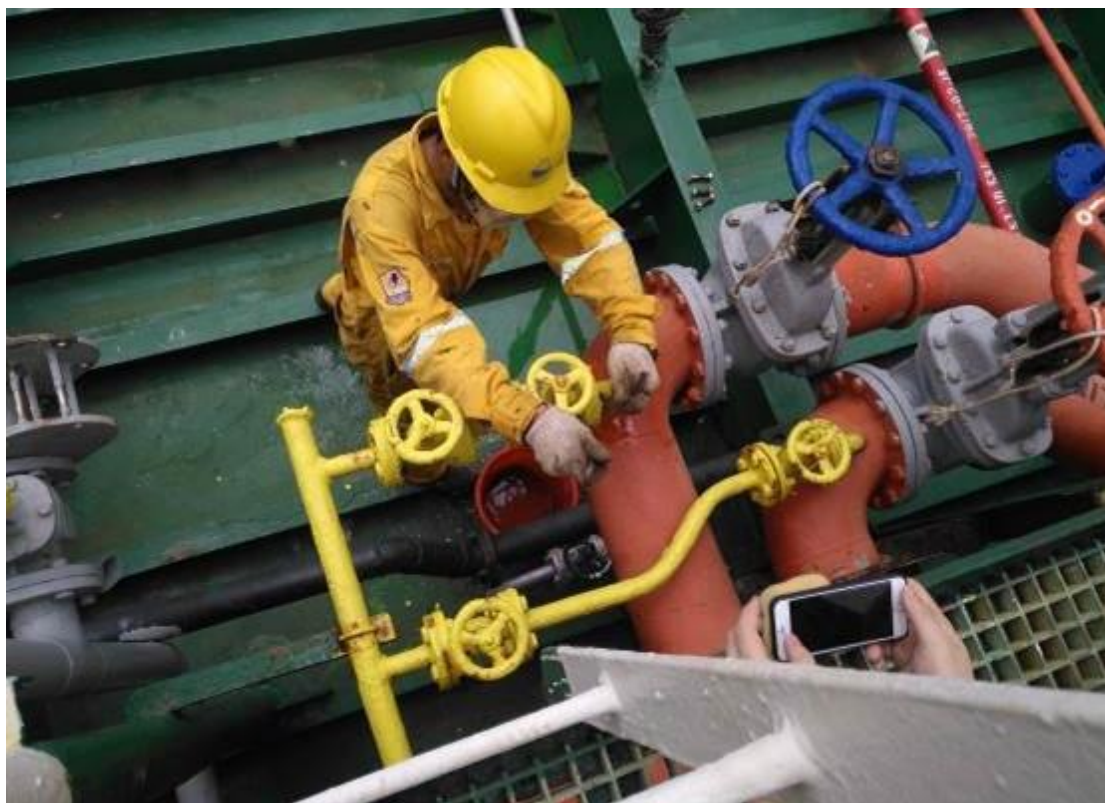


【案例分析】一起液体散货船货损胜诉案件的处理

作者：理赔二部 孙起隆



摘要

近期，在协会和会员的共同努力下，船东取得了一起液体散货船货损案件的胜诉判决。本案经历一审、二审、再审的法院审理程序，最终由最高院驳回原告的再审申请，船东作为被告最终胜诉。通过对该案的判决及裁定进行复盘，法院再一次对散装液体货物运输的承运人责任期间进行明确并具体化，对化学品受损货物以何种计算方式予以明确。因本案事实认证以及争议焦点较为繁复，本文仅站在承运人角度对较为重要的事实及争议焦点进行分析梳理，以期为会员在实践中提供参考借鉴。

一、案情简介

2018年5月，入会船在台湾麦寮装载2000吨乙二醇（第一票货物，即涉案货物），1000吨苯乙烯（第二票货物）至泉州港卸货，两票货物分别使用独立管线和货泵。5月6日至9日，入会船在目的港先卸下1000吨苯乙烯，后卸下2000吨涉案货物乙二醇。卸货前，收货人从货舱中对涉案货物乙二醇取样并进行了检测，检测结果合格。5月18日，收货人在用槽罐车将乙二醇从岸罐转运到工厂的过程中发现有强烈刺鼻性气味，随后收

货人实验室对岸罐取样检测后发现样品紫外线透光率不达标。后经联合检验、实验室专项检测等步骤，收货人实验室推测认为紫外线透光率不达标是因乙二醇样品中含有苯乙烯成分，并怀疑是因船上苯乙烯串货所致，进而对原有货物造成污染。

2019 年 5 月，货物保险人将入会船船东、船舶管理人诉至法院，主张被告方因共同管货过失导致涉案货损，请求法院判定被告方对货损承担共同赔偿责任。此外，由于货物保险人无法提供涉案受损货物的实际处理方案及实际损失，向法院申请对本案受损货物的损失范围和金额进行司法鉴定。



二、主要争议及分析

1、涉案货物是否混入苯乙烯及是否属承运人责任

根据最高人民法院的相关复函规定，承运人对于散装液体货物运输的责任期间，应“自装货港船舶输油管线与岸罐输油管线连接的法兰盘末端时起至卸货港船舶输油管线与岸罐输油管线连接的法兰盘末端时止，货物处于承运人掌管之下的全部期间。”具体到本案，涉案货物在从船舱到岸罐的卸货途中，货损可能发生的区段包括：1）船上输油管线；2）连接船上输油管线法兰盘末端与岸罐的岸上输油管线；3）岸罐本身及岸罐中原有货物；4）货物进入岸罐后的其他介入因素。该四个区间中仅第 1 个属于承运人的责任期间，后 3 个均不属于承运人责任期间。因此，在界定本案承运人对货损是否有责时，法院认为最关键的证据取样点应当是船舶输油管线法兰盘末端（即与岸上管线连接处），但货物保险人并没有提供该关键证据，因此该举证不能的不利后果应由提出主张的一方承担。

虽然本案二审法院在对货损原因进行事实认定时，认定货损系因船上空气压缩管路阀门失效导致卸货过程中同船苯乙烯渗入乙二醇（观点对船方不利）。但最高院最终认

同一审法院的观点，从举证责任的角度出发，根据卸货前舱内取样，船方已能够证明涉案货物在运输过程中不存在被污染的可能性，构成货物在承运人责任期间内状况良好的初步证据。而货物保险人无法举证并合理排除卸货过程中其他污染的可能性，如船舶输油管线法兰盘末端的取样证据、岸上管线是否被污染、岸罐中原有的货物是否品质完好、岸罐本身有无被污染等，货物保险人应当承担举证不能的后果。



2、赔偿金额计算是否合理

本案原告（货物保险人）主张，货损赔偿金额应依据其委托保拍公司根据受损乙二醇的实际情况、生产用途以及后续处理方案综合评估的货物贬值率（15%至20%）予以计算。船方抗辩称原告未举证证明涉案受损货物的实际处理方案及相关费用且原告未举证证明其货物保险合同下赔付金额的合理性。法院明确货物贬值率计算应当“以目的港货物完好的市场价值减去受损货物的销售价值，再除以货物完好的市场价值”。但贬值率的适用存在前提，即需明确受损货物的实际处理方案。具体到本案，受损货物究竟是修复还是转卖或拍卖，转卖或拍卖的价格是多少，受损货物的销售价值以询价或招标等方式预估是多少，此种货物在目的港完好的市场价值是多少均应明确。但直至本案再审，原告始终未向法院提供证据予以证明，应承担举证不能的法律后果。



三、案件处理

在处理液体散货船的货损案件中，船东在抗辩过程中往往处于不利地位。本案判决及裁定巩固了液散船船东在处理类似案件时应守住责任期间抗辩的思路并为承运人抗辩货方索赔时提供了新方案，即收货人是否在卸货前从船舶输油管线法兰盘末端取样并化验。可以说，本案最终胜诉的关键点正是船方始终坚守液散货承运人责任期间抗辩并以此化解原告方的各项主张。

其次，涉及化工品货损索赔金额的计算，通过本案判决及裁定来看，并不能简单按照最高院在其他案件中所采纳的贬值率计算方式，而是需要首先确定货物的实际处理方式，如果货物通过适当方式处理后恢复原来使用目的，则应按照处理费用来评估合理的损失金额。只有采用变卖/拍卖方式，才可能适用贬值率的方式评估合理损失金额。

当然，我们仍要提醒会员船东应做到防患于未然，加强船货安全管理，船东应督促船员按管理体系的要求，对包括阀门在内的各种管线进行维护保养，按规定定期进行压力测试，并做好记录。另外，规范化的洗舱、装卸港取样流程对于预防、抗辩液散货船货损案件至关重要。

最后，中国是大陆法系国家，判例并非正式法律渊源，因此本案的判决及裁定并不能完全用作他案的定案依据和处理思路。如会员遇到类似案件，请及时联系协会以探讨最合适的处理方式。

以上仅供会员参考，如需具体建议请联系协会相关人员。