

Circular From GARD

Date: 7 February 2024

货物污染可能引发高额索赔

提请注意：当船舶的上一批货物是椰子油、棕榈油或其他食用油时，可能会出现高昂的液体货污染损害赔偿。

Gard 保赔协会曾处理过多起因上一批货物的残留物而引起的液体货物污染索赔。此类索赔可能重大，不仅会造成货物价值损失，还会造成时间损失和其他相关费用。本文仅回顾了最近的两起索赔并得出分析，当上一批货物是食用油时需特别小心，由于食用油的残留物熔点高，在装载下一批货物之前可能很难清除。如果处理不当，高熔点货物在环境温度下或低温时更容易凝固。

汽油添加剂污染

一艘成品油轮在美国满载价值约 4000 万美元的汽油添加剂。在此之前，该船曾装载过椰子油和棕榈油，部分货物的熔点为 24 摄氏度。在装载新货物之前，按行业建议，油舱清洁应使用热海水和碱性洗涤剂循环清洗。

然而，当货物抵达远东的卸货港时，收货人声称货物受到污染，因而拒绝了整批货物。专家调查和样本分析得出的结论是，最有可能的污染源是先前椰子油和棕榈油货物的残留物。考虑到汽车燃料的预期用途，这种污染对收货人来说尤其成问题。经过数月的检测和商议，这一整批的高价值货物被卖给了东南亚的残货买家，其过程还涉及船对船转运，以及去除污染物的过滤工作。

除了收货人对货物贬值提出索赔外，船东还承担了在评估最佳减损方案期间残货的仓储以及安排转运和过滤的巨额费用。货物索赔和相关费用总额超过 1000 万美元。

烧碱污染

还有一个引发高额索赔的案例。一艘成品油轮满载价值超过 500 万美元的烧碱。在本航次之前，该船曾装载过一批植物油。按照租家的指示，装货前进行了油舱清洁，航行中对部分油舱进行了加热。

然而，当该船抵达北美的卸货港时，除少数未加热的油舱外，其余油舱都发现了颗粒物。未加热油舱中的货物符合规格。部分受污染的货物被排放到岸上单独的储罐中，但没有足够的容量容纳所有

受影响的货物。收货人拒绝对颗粒物过滤，他们认为货物已不可使用。因此，他们以大幅降低的价格将受污染的货物卖给了残货买家。

专家调查和样本分析确定，颗粒物很可能是由热交换器中的碳和前一批货物的残留物在加热后化学反应形成的，之后在烧碱货物中流动循环。此外，热交换器在装货之前可能没有完全清洁。

收货人提出的索赔高达数百万美元，其中包括市场价值的损失、额外的运费和仓储费、岸罐清洁费和其他相关费用。

索赔影响

虽然在与货主的谈判中达成了一定程度的和解，但上述案件中的索赔和费用给会员留下了不良的赔付记录。会员还遭受了额外的未保损失，还可能损害了与其客户的关系。

经验教训

1. 在上述案例中，在两批货物之间进行货舱清洁后，租家或托运人的检验员在装货港对油舱进行检验，油舱检验通过且适合装货。此外，第一脚的样本是在装载开始时采集的，当时没有发现任何货物污染的可视迹象。船员应意识到，即使按照要求的标准进行了清洁，第三方的检查也不能完全保证船舶的所有货物没有污染物。
2. 在对装载植物油和食用油等高熔点货物后的罐体和管路进行清洁时，通常需要用热水清洗，船员应确保水温足够高。卸货后直到清洁这段时间间隔以及空气温度可能是相关影响清洁程度的因素。
3. 无论租家就清洁有何指示，船东都应确保清洗能有效地清除前一批货物的残留物。追究租家对后续问题的责任绝非易事，船东通常对货物利益负有不可推卸的责任，即提供适货的船舶。
4. 针对每个清洗阶段（如冷水洗涤、热水洗涤和碱性洗涤剂再循环清洗）制定船舶特定的管路清洁程序以及检查程序，以确保货舱的所有相关部件都得到适当的检查和清洁。在上述案例中，缺乏特定的程序。
5. 船员还应完全熟悉正确的清洁和检查要求。在上述案例中，新加入的船员对此并不熟悉。
6. 应保留所有清洗的书面记录。
7. 即使在彻底清洗后，对罐体和管路进行近距离检查以确保没有残留物仍然很重要（始终遵循安全的油舱进入程序）。
8. 凝固或冻结的残留物可能会留在管路中的弯道附近以及歧管和交叉处。上述第一案例中，在进行货物过滤时，在歧管交叉口中发现了以前的货物残留物。应仔细检查这些区域的管路，并在可能的情况下打开以协助检查。其他部件，如第二案例下的热交换器，也应进行充分检查。检查事项清单可能有助于检查的进行，但无论使用何种方法，都应保存所进行检查的书面记录。

9. 货物残留物可能在管道内壁形成一层薄膜，在潮湿的条件下很难发现。在通风几个小时后的干燥条件下，固体薄膜应该更容易被肉眼看到。理想情况下，检查应在能见度高的白天进行。
10. 清洗后的油罐或管路的照片证据有助于在发生争议时为索赔进行抗辩并保护会员的利益。
11. 不用于货物作业的管路应适当隔离。
12. 极为重要的是，船员在装载过程中应收集并保留样本，包括从通过取样点后的歧管处收集，还有从一开始以及装载完成后的货舱中收集样本。这将为整个装载过程中的货物状况提供了全面证据。有关液体货物取样的重要性的更多详细信息，请参阅协会通函 [Gard Insight](#)。
13. 如果在装载过程中发现任何可视的样品污染，应暂停作业并进行调查。如果货物确实含有污染物，这将好过于整批货物受到污染。如果岸上货物本身有问题，发现的第一个迹象通常是船舶歧管样本，如果对货物质量有任何担忧，则应在装载期间定时采集这些样本。高熔点货物残留物可能残留在采样点，这可能会污染下一批装载货物的样本。在收集下一批装载货物的样本之前，船员应确保采样点被彻底冲洗干净。

以上由 Andrew Liu & Co., Ltd 编译，应以英文为准！

信息来源：The Gard P&I Club