

2010年12月10日，星期五

729 號公告—12/10—鐵礦粉的安全運輸—印度

(國際保賠集團公告)

協會成員或已知曉在 2009 年，“亞洲森林”輪及“黑玫瑰”輪兩船裝有由印度芒格洛爾港和巴拉迪布港裝載的鐵礦粉，由於貨物液化，致使船舶傾覆、下沉。類似的鐵礦粉液化事故時有發生，尤其在印度季候風季節期間或過後進行裝船，容易導致船舶不穩定，被迫尋找庇護港。在其他事故中，我們發現裝載貨物含水量在船舶離港前已超過適運水分限量（TML），當地港務局禁止該等船舶在問題解決之前離港，從而導致船期推遲。

印度政府通過商船部和航運管理總局對沉船事故展開調查，還成立委員會對印度港口鐵礦石和鐵礦粉的安全裝載和運輸問題進行調查。印度航運管理總局已頒佈一系列商船公告，最新一則是頒佈於 2010 年 8 月 27 日的第 9 號商船公告。保賠集團與航運管理總局進行對話，就公告可能引發的一系列問題及其與國際海運固體散貨安全操作規則（以下簡稱為《散貨規則》）的關聯性進行討論。第 9 號商船公告已列入印度法律，成為新的《貨物運輸條例》中的一部分。

2010 年 5 月，印度政府向“國際海事組織海上安全委員會第 87 屆會議”提交了一份報告，公佈上述兩起事故的調查結果及印度政府於事故發生後所採取的行動，同時還提出許多與鐵礦粉運輸相關的建議。危險品、固體貨物和集裝箱小組委員會（DSC）於 2010 年 9 月的第 15 次會上對該報告進行審議。危險品、固體貨物和集裝箱小組委員會頒佈了一則公告，第 DSC.1/Circ 63 號公告，總結與鐵礦粉運輸相關的事宜並提出一系列建議。

就前述事故而言，最重要的是會員須保證對從印度港口裝運的鐵礦石和鐵礦粉貨物進行裝載、儲存、運輸和卸載的作業完全符合所有當地或國際要求，包括《散貨規則》規定下的要求。

國際海運固體散貨安全操作規則（IMSBC 規則）

《散貨規則》是根據《1974 年海上人命安全公約》（以下簡稱為“SOLAS 1974”）及其議定書提出的，現已併入 1985 年印度商船法（修訂本）。《散貨規則》規定了國際公認的固體散裝貨物安全儲存和運輸規則，包括易液化貨物，如鐵礦粉等。未特別列舉的貨物包含於《散貨規則》1.3 節中。目前，該規則只作為指導性規則，到 2011 年 1 月 1 日該規則將正式生效，成為國際公認的強制性措施。但在印度，由於第 9 號商船公告的發佈，該規則已成為一項強制性的規則。

SOLAS 1974 第 6 章第 2 條規定，托運人須在裝船前充分地向船長或其代表提供有關貨物的資訊，以便採取適當貯藏和安全裝運貨物所必需的預防措施。

IMSBC 規則第 4 章規定，提供貨物相關資訊是托運人的責任和義務。

尤其是對於易液化貨物（A 級貨物），必須提供證書證明貨物裝運時的水分含量及適運水分限量（TML）。《散貨規則》中定義的適運水分限量等於 90% 流動水分點（FMP）。流動水分點通過貨物樣品的實驗室分析確定。水分含量超過適運水分限量的貨物不得裝船（專門建造的船舶或適運船舶除外）。雖然鐵礦粉未被列入《散貨規則》中，但它是公認的可液化貨物，應視為 A 級貨物。

一、 船長的責任

船長或其代表應自始至終監督裝船作業，在未獲得前述所需之貨物的書面資訊前，不應進行裝船作業。

《海上人命安全公約》規定，如果船長擔心貨物的狀況有可能影響船舶的安全，有權拒絕或停止裝載貨物。

二、 托運人的責任

1. 貨物資訊

托運人必須在裝船前足夠長的時間內向船長或其代表以書面的形式提供《散貨規則》規定的與貨物相關的所有資訊及相關檔，以保證貨物安全裝船、運輸及卸載（4.2.1 節）。

2. 文件

檔必須包括：

- （1）一份可證明各船艙內貨物水分含量的證明或聲明，並聲明就托運人所知所信，該水分含量是全部貨物的平均含水量。
- （2）貨物適運水分限量證明及由合格實驗室提供的流動水分點檢測結果。

《規則》要求，就一般貨物而言，流動水分點的檢測時間與裝船時間的間隔不得超過 6

個月（除非生產程式有所變更），而貨物水分含量檢測與裝船時間的間隔不得超過 7 天。但對於特殊貨物（如鐵礦粉），每次裝運都必需進行檢測。當水分含量證明由托運人實驗室提供，或水分含量非常接近適運水分限量時，船長應謹慎對待。如果在檢驗後裝船前出現大雨天氣，托運人必須再進行檢驗（4.5.2 節）以確保貨物的水分含量仍然低於適運水分限量。

3. 實驗室

托運人須對檢測貨物樣品的實驗室進行鑒定。我們建議船長與當地通訊代表、委託檢驗員一起對進行檢查，以確保檢測用實驗室是規範和合格的。現今在印度，符合標準的實驗室數量有限。

4. 貨物庫存

托運人必須對裝船貨物取出的庫存進行鑒定，以書面形式確認出具證書和聲明的測試貨物樣品取樣於該貨物庫存。

5. 駁船

使用駁船轉運貨物，須保證船長、船方及委託檢驗員能單獨對駁船進行鑒定。

從印度裝運鐵礦粉遇到的問題

我們都知道協會成員在印度裝運鐵礦粉都遇到過以下問題：

- 不實申報貨物以避開適用《散貨規則》；
- 未將鐵礦粉作為 A 級貨物進行申報；
- 未提供相關證明及聲明；
- 水分含量和適運水分限量證明不準確，致使裝運不安全貨物；
- 不能拖延船期的商業壓力迫使船長裝運未能提供準確證明的貨物；
- 租船合同中存在限制性條款；
- 貨物未經堆放直接從礦場裝運；
- 船運一種以上明顯不同的貨物，卻只提供一份貨物證明；
- 水分含量證書超過 7 天。

給會員的建議：

1. 在船長未取得托運人根據《散貨規則》或當地法規必須提供的貨物資訊及相關檔、證書且確定貨物安全適運之前，不進行裝運。
2. 諮詢協會的意見後，委託檢驗員代表船方在裝運前協助船長工作。這肯定是當地規定的做法。但必須向港務當局或主管部門、托運人和租船方聲明，船方委託檢驗員的做法並不意味著解除托運人根據《散貨規則》或當地法規所承擔的義務。

檢驗員的委任應包括以下幾點：

- A. 協助船長履行《散貨規則》和當地法規所規定的義務。
 - B. 接觸和聯絡托運人以確定取出裝運貨物的庫存並確保貨物取樣正確且符合《散貨規則》4.4 和 4.6 條的規定。
 - C. 自取樣本，在獨立的實驗室作檢測。
 - D. 聯絡一名獨立的專家以確保實驗室所作檢測符合《散貨規則》附錄 2 的規定。
 - E. 就適運含水限量及貨物含水量，將托運人提供的證明和檢測結果進行比對。當水分含量證明由托運人實驗室提供，或水分含量非常接近適運水分限量時，船長應謹慎對待。如果在檢驗後裝船前出現大雨天氣，托運人必須再進行檢驗。
 - F. 自始至終監督裝船作業，應注特別意天氣狀況的變化及潮濕貨物，尤其是在駁船上。
 - G. 水分增加和/或有必要對部分裝運貨物進行圓盒測試時，停止貨物裝載作業。
 - H. 監測庫存和/或駁船以確保裝船的貨物來源於已檢測的指定庫存和/或駁船。這就需要對裝載駁船作詳細記錄並確認。
 - I. 確保在下雨天中止貨物的裝載。
 - J. 仔細檢查無頂駁船運送的裝船貨物，如果懷疑貨物的水分含量，尤其在雨水天氣，則可用圓盒測試法檢驗貨物。據《散貨規則》第 8 章所述，圓盒測試法是在船長對貨物狀況有懷疑時對貨物進行的抽樣調查，並不能取代或替代貨物的實驗室檢測，實驗室檢測是托運人的義務所在。第 8 章還規定，如果樣品出現液化的跡象，也即在樣品表面出現游離水分，必須在裝船前再安排另外的實驗室檢測。無論如何，不能僅憑圓盒測試就接收裝船貨物。圓盒測試只能證明貨物是否適合裝運，但不能決定貨物是否適合裝載，這只能由實驗室檢測決定。
3. 船長或其委託檢驗員如果收到任何要求他們確認貨物是安全適運的檔，應拒絕簽署。《散貨規則》規定，確認貨物是否安全適運是托運人的義務，而且簽署該等檔會損害會員在隨後發生的事故中向托運人追索的權利。

4. 如有商業壓力，應向協會彙報以便協會集團和航運管理總局幫助化解。
5. 會員應在同意運輸鐵礦粉貨物前仔細考慮如何利用合同保護自己的權益，如：在租船合同中寫入恰當的條款。同樣，會員不應受迫簽署任何限制其適用《散貨規則》、自行選擇委任獨立檢驗員或取樣及檢測貨物樣品權利的租船合同。
6. 如對從印度裝載的鐵礦石和鐵礦粉存有任何合同上的和/或安全運輸方面的疑慮，應知會本協會。

協會成員不遵守《散貨規則》的後果

人員的傷亡、環境的損害及財產的損失是顯而易見的風險，但如果會員不遵守《散貨規則》和/或當地法規，他們還應意識到其行為有可能超出協會的承保範圍。集團的所有協會有相似的規則，本質上都不對由於不安全或過度危險的貿易或航運而引起的責任、成本和費用承保。

資訊來源：國際保賠協會集團