



2011年6月3日 星期五

公告 767 號—06/11—準確申報散裝貨物—全球範圍

船舶的穩定性是船舶安全中極為重要的關注點。最早對船舶穩定性的規範認可要追溯到 19 世紀 60 年代的 Samuel Plimsoll。時代變更，穩定性規範經過長時間的發展，但仍需高度關注。

就在去年，有 44 名船員分別在三起運載礦石船舶傾覆沉沒的事故中死亡。事故中船舶裝載的礦石貨物都被申報為“C”類。

“C 類包括不會液化 (A 類) 的貨物和不具化學危險性的貨物 (B 類)。” 國際貨運固體散裝貨物規則 1.7.14。

大部分人認同事故的原因在於貨物實際上會液化，失去穩定性，導致船全損。非常明顯，這些貨物是 A 類貨物。

“A 類貨物包括在水分含量超過適運水分限量時裝運會液化的貨物。” 國際貨運固體散裝貨物規則 1.7.12。

為了使各方當事人在面對如何處理、裝載和裝運這些貨物時可以作出正確的決定，托運人必須提供準確和相關的資訊。如果沒有獲得資訊或對提供的資訊有疑問，船長和/或船東應提出並進行進一步的測試。

協會提醒各位記住，向船舶提供準確的資訊既是國際貨運固體散裝貨物規則的要求，也是國際海上人命安全公約的要求。

最常見的誤報就是使用貨物的交易名稱，而不是散裝貨物運輸名稱。這種做法會混淆貨物的實質內容，妨害安全。在向船舶提供資訊時，應使用正確的散裝貨物運輸名稱。

另外一種常見的做法是提供適運水分含量和水分含量（可能比適運水分含量低）的詳細情況，然後把貨物歸類為 C 類。由於有適運水分含量和水分含量的貨物明顯會液化（只要水分含量上升），應對此提出懷疑，將貨物分類為 A 類。

當面臨裝載規則附錄 1 中沒明確列出的貨物時，應遵守第 1.3 章的規定。裝運港的港口當局應向船長提供列出貨物特點和裝運要求的證明。

在規則背面補充章節中可見管理部門清單。

協會希望通過更好地瞭解規則的規定、各方共同建立安全制度，避免發生 2010 年的不幸事故和損失。

資訊來源： 防損部門

Lossprevention.ukclub@thomasmiller.com