

2009年10月16日星期五

660 號公告—10/09—鐵礦砂裝載問題-印度

本協會以往的防損公告 546-10/07 和 647-7/07 提請各會員注意可能在印度港口裝船運輸的鐵礦砂有關的嚴重的風險。嚴重事故的報告繼續湧現，包括有兩艘裝載此種產品的船舶已經在過去的兩三個月內傾覆。目前，本協會正在處理 12 起涉及此種貨品的案件。這種情況使人們對從該地區裝運鐵礦的安全方面的關心增加了，也促成了本期的警告，再次提請各會員注意此情況。



鐵礦砂從內陸礦區開採出來後，主要經過鐵路運輸，裝在露天無頂的貨車上運到印度裝貨港堆放在戶外的堆場，也有少部分是經陸運貨車運輸的。在過去的夏季季候風季節中，這些貨堆經常遭受雨淋。本協會的技術專家曾報告稱，遭受雨淋是導致大



LP Bulletin

量鐵礦砂含水量超過適運水份限量的基本原因。隨著鐵礦砂會在來臨的旱季中開採出來並運輸到港口，礦砂浸濕的問題有望減少。但據瞭解，還有大量季候風時期的存貨仍然未被裝運。

此項鐵礦砂貿易的特點是發貨人都是中小型貨主，他們一起努力來滿足主要來自中國買家的需求。中國政府為刺激經濟，對重工業原材料的購買給予大量的經濟激勵措施。原則上，托運人應遵守國際海事組織的要求（《散貨規則》（IMSBC CODE）），在運輸易流態化和導致船上危險的鐵礦砂時，托運人應在裝貨前足夠的時間內向船長或其代表提供關於貨物物理性質的恰當資訊，使其能夠採取必要的防範措施，處理任何涉及此類貨物的事故發生。這些資訊涉及托運人或其指定的代理根據《散貨規則》（IMSBC CODE）的程式要求對貨物適當採樣，並對貨物適運的水限量和含水量進行檢測。適運的水限量和含水量的結果應當在裝貨前提供給船長。測試必須是最近進行的，尤其是裝運前 7 天內的含水量的測試結果。如果在採樣/分析和裝貨期間貨物又再次遭受雨淋，《散貨規則》明確規定，應對貨物的含水量再次進行採樣和分析，以確保貨物仍處於適運的水限量之下。

雖然《散貨規則》規定托運人有義務恰當地測試貨物和為貨物取得證書，但最近發生的涉及印度鐵礦砂嚴重問題的事故表明，托運人在測試和宣佈所運輸貨物的物理性質時缺乏合理的程式。曾有某些案件，船舶竟在托運人沒有宣佈貨物的適運的水限量和含水量的情況下裝載危險鐵礦砂，托運人也沒有描述貨物為危險貨且可能發生流態化。因此，本協會再次強調，船長在印度裝載鐵礦時應盡最大的謹慎。在任何情況下，



船長在未收到托運人提供的與礦砂貨物有關的必要書面資訊前不應在印度裝載此種貨物。在船裝此種貨物過程中，船長應對擬裝貨物過度濕潤的跡象保持高度警惕。本協會在本文之下引述國際海事組織《散貨規則》中規定的圓盒測試法（Can test）。碼頭搬運公司一般按噸結算報酬。一旦裝貨作業開始，裝貨速度會很快。它使船長常常不能進行全面檢查。如懷疑有濕貨和潛在危險的貨物時，船長應立即通知本協會。

最近了解到，印度港務當局向裝載鐵礦的船東發佈了指引。本協會發現該指引與國際海事組織的指引不一致。據報告稱該指引源於 MMD（船務主管（shipping Master）-印度航運局局長下屬的當地官員），要求運輸鐵礦的船舶船東/船長（承運人）委派檢驗師代表他們在船上採樣，在裝載鐵礦砂即將完成前向當地機關提供分析報告。沒

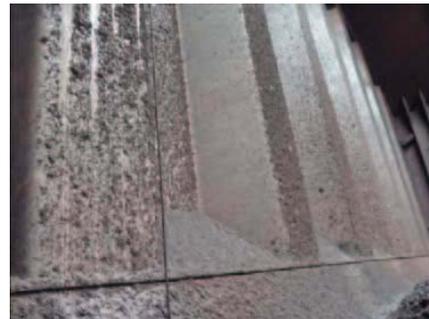


LP Bulletin

有提供報告的當局不向該船舶簽發出港許可證。在此項規定適用於會員時，會員必須在裝貨前聯繫本協會尋求建議。現發現，一旦貨物裝上了船，印度政府就會嚴格地認定貨物已從印度出口。如果貨物含水量過多而可能因此流態化，船東欲卸下該貨物和糾正現狀時就會面臨大量官僚制度方面的困難。

作為船東的指南，下述是在裝載鐵礦砂時從實用出發總結的重點：

- 在裝貨前，船長/船東必須確保他們收到托運人提供的書面證書，說明擬裝載貨物的適運的水限量和含水量。含水量的結果應是在過去的 7 天內獲得的。如果沒有收到證書，船長/船東不應裝貨，船長/船東應聯繫本協會或本協會的當地通訊代理尋求建議。
- 雖然根據《散貨規則》要求托運人應合理的對貨物進行測試並宣佈貨物的物理性質，但最近的事務表明，有些托運人未能符合這方面的要求。因此，在裝貨時，船長和其高級船員必須對擬裝貨物含水量過多的任何跡象保持高度警惕。如果船長懷疑或發現了含水量過多的貨物，應立即向本協會或本協會的通訊代理尋求建議。《散貨規則》中規定的圓盒測試法（Can test）是有幫助的。
- 另外，船員應對裝貨過程中鐵礦砂飛濺到貨艙隔堵上、貨艙下部斜側板上和船殼板上的現象保持警惕。如果發現有這種飛濺的跡象，船員應認真對待，因為這表明所裝載或正在裝船的這部份貨物的含水量大大超過適運的水限量和大大超過流動水分點。適運的水限量就是由流動水分點計算出來的（Flow Moisture Point - FMP）（適運水分限量=90%流動水分點）。這些飛濺的標記，在礦砂已流態化的情況下，被礦砂傳送帶或抓鬥卸到貨艙的貨堆上時才會產生。



- 最近，某些港務當局已要求船長/船東在裝貨時僱傭他們自己的檢驗師進行探



LP Bulletin

樣和測試，以便在裝貨完成時向港口提交結果。沒有此種檢驗資訊，港務當局可以不簽發船的出口許可證。托運人在裝貨前沒有適當地對貨物作出聲明，這與《散貨規則》的規定明顯不符。《散貨規則》要求應在裝貨作業開始前聲明貨物的物理性質。本協會或其當地通訊代理應被立即通知。

- 有必要強調，現已證明，一旦貨物已被裝上船，讓托運人/港務當局卸下有潛在危險的貨物是極其困難的。因此，為避免出現這樣的難題，謹慎裝貨是十分重要的。如果船舶裝載濕貨和有潛在危險的貨物航行，就會出現貨物移位、船傾斜乃至傾覆的危險。

資訊來源：Kai Aamlid/Nick Crouch

Brookes Bell

電子郵件：kai.aamlid@brookesbell.com

Nick.crouch@brookesbell.com

圓盒測試法（Can Test）

“如果船長根據貨物的外表狀況懷疑其安全適運性，則可以在船上或岸邊利用下述輔助方法近似測定貨物的流動可能性：

取一圓盒或類似容器（0.5~1L），盛一半試樣。用一隻手提起，從高度約 0.2m 處敲打一硬面，如硬的桌面。以 1~2 秒為間隔，重複 25 次。觀察貨樣表面是否出現水分或流動液面。如果出現水分或流動液面，則在裝貨前必須在實驗室另作試驗。”