

2009年10月16日星期五

660号公告—10/09—铁矿砂装载问题-印度

本协会以往的防损公告 546-10/07 和 647-7/07 提请各会员注意可能在印度港口装船运输的铁矿砂有关的严重的风险。严重事故的报告继续涌现，包括有两艘装载此种产品的船舶已经在过去的两三个月中倾覆。目前，本协会正在处理 12 起涉及此种货品的案件。这种情况使人们对从该地区装运铁矿的安全方面的关心增加了，也促成了本期的警告，再次提请各会员注意此情况。



铁矿砂从内陆矿区开采出来后，主要经过铁路运输，装在露天无顶的货车上运到印度装货港堆放在户外的堆场，也有少部分是经陆运货车运输的。在过去的夏季季候风季节中，这些货堆经常遭受雨淋。本协会的技术专家曾报告称，遭受雨淋是导致大



LP Bulletin

量铁矿砂含水量超过适运水分限量的基本原因。随着铁矿砂会在来临的干季中开采出来并运输到港口，矿砂浸湿的问题有望减少。但据了解，还有大量季候风时期的存货仍然未被装运。

此项铁矿砂贸易的特点是发货人都是中小型货主，他们一起努力来满足主要来自中国买家的需求。中国政府为刺激经济，对重工业原材料的购买给予大量的经济激励措施。原则上，托运人应遵守国际海事组织的要求（《散货规则》（IMSBC CODE）），在运输易流态化和导致船上危险的铁矿砂时，托运人应在装货前足够的时间内向船长或其代表提供关于货物物理性质的恰当信息，使其能够采取必要的防范措施，处理任何涉及此类货物的事故发生。这些信息涉及托运人或其指定的代理根据《散货规则》（IMSBC CODE）的程序要求对货物适当采样，并对货物适运的水限量和含水量进行检测。适运的水限量和含水量的结果应当在装货前提供给船长。测试必须是最近进行的，尤其是装运前 7 天内的含水量的测试结果。如果在采样/分析和装货期间货物又再次遭受雨淋，《散货规则》明确规定，应对货物的含水量再次进行采样和分析，以确保货物仍处于适运的水限量之下。

虽然《散货规则》规定托运人有义务恰当地测试货物和为货物取得证书，但最近发生的涉及印度铁矿砂严重问题的事故表明，托运人在测试和宣布所运输货物的物理性质时缺乏合理的程序。曾有某些案件，船舶竟在托运人没有宣布货物的适运的水限量和含水量的情况下装载危险铁矿砂，托运人也没有描述货物为危险货且可能发生流态化。因此，本协会再次强调，船长在印度装载铁矿时应尽最大的谨慎。在任何情况下，



船长在未收到托运人提供的与矿砂货物有关的必要书面信息前不应在印度装载此种货物。在船装此种货物过程中，船长应对拟装货物过度湿润的迹象保持高度警惕。本协会在本文之下引述国际海事组织《散货规则》中规定的圆盒测试法（Can test）。码头搬运公司一般按吨结算报酬。一旦装货作业开始，装货速度会很快。它使船长常常不能进行全面检查。如怀疑有湿货和潜在危险的货物时，船长应立即通知本协会。

最近了解到，印度港务当局向装载铁矿的船东发布了指引。本协会发现该指引与国际海事组织的指引不一致。据报告称该指引源于 MMD（船务主管（shipping Master）-印度航运局局长下属的当地官员），要求运输铁矿的船舶船东/船长（承运人）委派检验师代表他们在船上采样，在装载铁矿砂即将完成前向当地机关提供分析报告。没

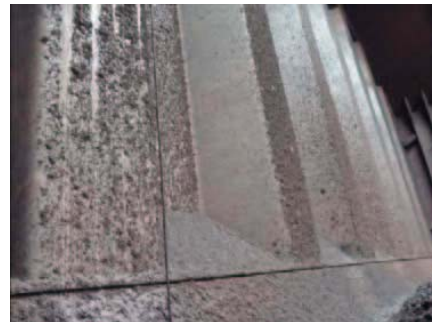


LP Bulletin

有提供报告的当局不向该船舶签发出港许可证。在此项规定适用于会员时，会员必须在装货前联系本协会寻求建议。现发现，一旦货物装上了船，印度政府就会严格地认定货物已从印度出口。如果货物含水量过多而可能因此流态化，船东欲卸下该货物和纠正现状时就会面临大量官僚制度方面的困难。

作为船东的指南，下述是在装载铁矿砂时从实用出发总结的重点：

- 在装货前，船长/船东必须确保他们收到托运人提供的书面证书，说明拟装载货物的适运的水限量和含水量。含水量的结果应是在过去的7天内获得的。如果没有收到证书，船长/船东不应装货，船长/船东应联系本协会或本协会的当地通讯代理寻求建议。
- 虽然根据《散货规则》要求托运人应合理的对货物进行测试并宣布货物的物理性质，但最近事故表明，有些托运人未能符合这方面的要求。因此，在装货时，船长和其高级船员必须对拟装货物含水量过多的任何迹象保持高度警惕。如果船长怀疑或发现了含水量过多的货物，应立即向本协会或本协会的通讯代理寻求建议。《散货规则》中规定的圆盒测试法（Can test）是有帮助的。
- 另外，船员应对装货过程中铁矿砂飞溅到货舱隔堵上、货舱下部斜侧板上和船壳板上的现象保持警惕。如果发现有这种飞溅的迹象，船员应认真对待，因为这表明所装载或正在装船的这部份货物的含水量大大超过适运的水限量和大大超过流动水分点。适运的水限量就是由流动水分点计算出来的（Flow Moisture Point - FMP）（适运水分限量=90%流动水分点）。这些飞溅的标记，在矿砂已流态化的情况下，被矿砂传送带或抓斗卸到货舱的货堆上时才会产生。





LP Bulletin

- 最近,某些港务当局已要求船长/船东在装货时雇佣他们自己的检验师进行采样和测试,以便在装货完成时向港口提交结果。没有此种检验信息,港务当局可以不签发船的出口许可证。托运人在装货前没有适当地对货物作出声明,这与《散货规则》的规定明显不符。《散货规则》要求应在装货作业开始前声明货物的物理性质。本协会或其当地通讯代理应被立即通知。
- 有必要强调,现已证明,一旦货物已被装上船,让托运人/港务当局卸下潜在危险的货物是极其困难的。因此,为避免出现这样的难题,谨慎装货是十分重要的。如果船舶装载湿货和有潜在危险的货物航行,就会出现货物移位、船倾斜乃至倾覆的危险。

信息来源: Kai Aamlid/Nick Crouch

Brookes Bell

电子邮件: kai.aamlid@brookesbell.com

Nick.crouch@brookesbell.com

圆盒测试法 (Can Test)

“如果船长根据货物的外表状况怀疑其安全适运性,则可以在船上或岸边利用下述辅助方法近似测定货物的流动可能性:

取一圆盒或类似容器(0.5~1L),盛一半试样。用一只手提起,从高度约0.2m处敲打一硬面,如硬的桌面。以1~2秒为间隔,重复25次。观察货样表面是否出现水分或流动液面。如果出现水分或流动液面,则在装货前必须在实验室另作试验。”