

2010年12月10日，星期五

729 号公告—12/10—铁矿粉的安全运输—印度

（国际保赔集团公告）

协会成员或已知晓在 2009 年，“亚洲森林”轮及“黑玫瑰”轮两船装有由印度芒格洛尔港和巴拉迪布港装载的铁矿粉，由于货物液化，致使船舶倾覆、下沉。类似的铁矿粉液化事故时有发生，尤其在印度季风季节期间或过后进行装船，容易导致船舶不稳定，被迫寻找庇护港。在其它事故中，我们发现装载货物含水量在船舶离港前已超过适运水分限量（TML），当地港务局禁止该等船舶在问题解决之前离港，从而导致船期推迟。

印度政府通过商船部和航运管理总局对沉船事故展开调查，还成立委员会对印度港口铁矿石和铁矿粉的安全装载和运输问题进行调查。印度航运管理总局已颁布一系列商船公告，最新一则是颁布于 2010 年 8 月 27 日的第 9 号商船公告。保赔集团与航运管理总局进行对话，就公告可能引发的一系列问题及其与国际海运固体散货安全操作规则（以下简称为《散货规则》）的关联性进行讨论。第 9 号商船公告已列入印度法律，成为新的《货物运输条例》中的一部分。

2010 年 5 月，印度政府向“国际海事组织海上安全委员会第 87 届会议”提交了一份报告，公布上述两起事故的调查结果及印度政府于事故发生后所采取的行动，同时还提出许多与铁矿粉运输相关的建议。危险品、固体货物和集装箱小组委员会（DSC）于 2010 年 9 月的第 15 次会议上对该报告进行审议。危险品、固体货物和集装箱小组委员会颁布了一则公告，第 DSC.1/Circ 63 号公告，总结与铁矿粉运输相关的事宜并提出一系列建议。

就前述事故而言，最重要的是会员须保证对从印度港口装运的铁矿石和铁矿粉货物进行装载、储存、运输和卸载的作业完全符合所有当地或国际要求，包括《散货规则》规定下的要求。

国际海运固体散货安全操作规则（IMSBC 规则）

《散货规则》是根据《1974 年海上人命安全公约》（以下简称为“SOLAS 1974”）及其议定书提出的，现已并入 1985 年印度商船法（修订本）。《散货规则》规定了国际公认的固体散装货物安全储存和运输规则，包括易液化货物，如铁矿粉等。未特别列举的货物包含于《散货规则》1.3 节中。目前，该规则只作为指导性规则，到 2011 年 1 月 1 日该规则将正式生效，成为国际公认的强制性措施。但在印度，由于第 9 号商船公告的发布，该规则已成为一项强制性的规则。

SOLAS 1974 第 6 章第 2 条规定，托运人须在装船前充分地向船长或其代表提供有关货物的信息，以便采取适当贮藏和安全装运货物所必需的预防措施。

IMSBC 规则第 4 章规定，提供货物相关信息是托运人的责任和义务。

尤其是对于易液化货物（A 级货物），必须提供证书证明货物装运时的水分含量及适运水分限量（TML）。《散货规则》中定义的适运水分限量等于 90% 流动水分点（FMP）。流动水分点通过货物样品的实验室分析确定。水分含量超过适运水分限量的货物不得装船（专门建造的船舶或适运船舶除外）。虽然铁矿粉未被列入《散货规则》中，但它是公认的可液化货物，应视为 A 级货物。

一、 船长的责任

船长或其代表应自始至终监督装船作业，在未获得前述所需之货物的书面信息前，不应进行装船作业。

《海上人命安全公约》规定，如果船长担心货物的状况有可能影响船舶的安全，有权拒绝或停止装载货物。

二、 托运人的责任

1. 货物信息

托运人必须在装船前足够长的时间内向船长或其代表以书面的形式提供《散货规则》规定的与货物相关的所有信息及相关文件，以保证货物安全装船、运输及卸载（4.2.1 节）。

2. 文件

档必须包括：

- （1）一份可证明各船舱内货物水分含量的证明或声明，并声明就托运人所知所信，该水分含量是全部货物的平均含水量。
- （2）货物适运水分限量证明及由合格实验室提供的流动水分点检测结果。

《规则》要求，就一般货物而言，流动水分点的检测时间与装船时间的间隔不得超过 6

个月（除非生产程序有所变更），而货物水分含量检测与装船时间的间隔不得超过 7 天。但对于特殊货物（如铁矿粉），每次装运都必需进行检测。当水分含量证明由托运人实验室提供，或水分含量非常接近适运水分限量时，船长应谨慎对待。如果在检验后装船前出现大雨天气，托运人必须再进行检验（4.5.2 节）以确保货物的水分含量仍然低于适运水分限量。

3. 实验室

托运人须对检测货物样品的实验室进行鉴定。我们建议船长与当地通讯代表、委托检验员一起对进行检查，以确保检测用实验室是规范和合格的。现今在印度，符合标准的实验室数量有限。

4. 货物库存

托运人必须对装船货物取出的库存进行鉴定，以书面形式确认出具证书和声明的测试货物样品取样于该货物库存。

5. 驳船

使用驳船转运货物，须保证船长、船方及委托检验员能单独对驳船进行鉴定。

从印度装运铁矿粉遇到的问题

我们都知道协会成员在印度装运铁矿粉都遇到过以下问题：

- 不实申报货物以避开适用《散货规则》；
- 未将铁矿粉作为 A 级货物进行申报；
- 未提供相关证明及声明；
- 水分含量和适运水分限量证明不准确，致使装运不安全货物；
- 不能拖延船期的商业压力迫使船长装运未能提供准确证明的货物；
- 租船合同中存在限制性条款；
- 货物未经堆放直接从矿场装运；
- 船运一种以上明显不同的货物，却只提供一份货物证明；
- 水分含量证书超过 7 天。

给会员的建议:

1. 在船长未取得托运人根据《散货规则》或当地法规必须提供的货物信息及相关文件、证书且确定货物安全适运之前，不进行装运。
2. 咨询协会的意见后，委托检验员代表船方在装运前协助船长工作。这肯定是当地规定的做法。但必须向港务当局或主管部门、托运人和租船方声明，船方委托检验员的做法并不意味着解除托运人根据《散货规则》或当地法规所承担的义务。

检验员的委任应包括以下几点:

- A. 协助船长履行《散货规则》和当地法规所规定的义务。
 - B. 接触和联络托运人以确定取出装运货物的库存并确保货物取样正确且符合《散货规则》4.4 和 4.6 条的规定。
 - C. 自取样本，在独立的实验室作检测。
 - D. 联络一名独立的专家以确保实验室所作检测符合《散货规则》附录 2 的规定。
 - E. 就适运含水限量及货物含水量，将托运人提供的证明和检测结果进行比对。当水分含量证明由托运人实验室提供，或水分含量非常接近适运水分限量时，船长应谨慎对待。如果在检验后装船前出现大雨天气，托运人必须再进行检验。
 - F. 自始至终监督装船作业，应注特别天气状况的变化及潮湿货物，尤其是在驳船上。
 - G. 水分增加和/或有必要对部分装运货物进行圆盒测试时，停止货物装载作业。
 - H. 监测库存和/或驳船以确保装船的货物来源于已检测的指定库存和/或驳船。这就需要对装载驳船作详细记录并确认。
 - I. 确保在下雨天中止货物的装载。
 - J. 仔细检查无顶驳船运送的装船货物，如果怀疑货物的水分含量，尤其在雨水天气，则可用圆盒测试法检验货物。据《散货规则》第 8 章所述，圆盒测试法是在船长对货物状况有怀疑时对货物进行的抽样调查，并不能取代或替代货物的实验室检测，实验室检测是托运人的义务所在。第 8 章还规定，如果样品出现液化的迹象，也即在样品表面出现游离水分，必须在装船前再安排另外的实验室检测。无论如何，不能仅凭圆盒测试就接收装船货物。圆盒测试只能证明货物是否适合装运，但不能决定货物是否适合装载，这只能由实验室检测决定。
3. 船长或其委托检验员如果收到任何要求他们确认货物是安全适运的档，应拒绝签署。《散货规则》规定，确认货物是否安全适运是托运人的义务，而且签署该等档会损害会员在随后发生的事故中向托运人追索的权利。

4. 如有商业压力，应向协会汇报以便协会集团和航运管理总局帮助化解。
5. 会员应在同意运输铁矿粉货物前仔细考虑如何利用合同保护自己的权益，如：在租船合同中写入恰当的条款。同样，会员不应受迫签署任何限制其适用《散货规则》、自行选择委任独立检验员或取样及检测货物样品权利的租船合同。
6. 如对从印度装载的铁矿石和铁矿粉存有任何合同上的和/或安全运输方面的疑虑，应知会本协会。

协会成员不遵守《散货规则》的后果

人员的伤亡、环境的损害及财产的损失是显而易见的风险，但如果会员不遵守《散货规则》和/或当地法规，他们还应意识到其行为有可能超出协会的承保范围。集团的所有协会有相似的规则，本质上都不对由于不安全或过度危险的贸易或航运而引起的责任、成本和费用承保。

信息来源：国际保赔协会集团