



2011年6月3日 星期五

公告 767 号—06/11—准确申报散装货物—全球范围

船舶的稳定性是船舶安全中极为重要的关注点。最早对船舶稳定性的规范认可要追溯到 19 世纪 60 年代的 Samuel Plimsoll。时代变更，稳定性规范经过长时间的发展，但仍需高度关注。

就在去年，有 44 名船员分别在三起运载矿石船舶倾覆沉没的事故中死亡。事故中船舶装载的矿石货物都被申报为“C”类。

“C 类包括不会液化（A 类）的货物和不具化学危险性的货物（B 类）。”国际货运固体散装货物规则 1.7.14。

大部分人认同事故的原因在于货物实际上会液化，失去稳定性，导致船全损。非常明显，这些货物是 A 类货物。

“A 类货物包括在水分含量超过适运水分限量时装运会液化的货物。”国际货运固体散装货物规则 1.7.12。

为了使各方当事人在面对如何处理、装载和装运这些货物时可以作出正确的决定，托运人必须提供准确和相关的信息。如果没有获得信息或对提供的信息有疑问，船长和/或船东应提出并进行进一步的测试。

协会提醒各位记住，向船舶提供准确的信息既是国际货运固体散装货物规则的要求，也是国际海上人命安全公约的要求。

最常见的误报就是使用货物的交易名称，而不是散装货物运输名称。这种做法会混淆货物的实质内容，妨害安全。在向船舶提供信息时，应使用正确的散装货物运输名称。

另外一种常见的做法是提供适运水分含量和水分含量（可能比适运水分含量低）的详细情况，然后把货物归类为 C 类。由于有适运水分含量和水分含量的货物明显会液化（只要水分含量上升），应对此提出怀疑，将货物分类为 A 类。

当面临装载规则附录 1 中没明确列出的货物时，应遵守第 1.3 章的规定。装运港的港口当局应向船长提供列出货物特点和装运要求的证明。

在规则背面补充章节中可见管理部门清单。

协会希望通过更好地了解规则的规定、各方共同建立安全制度，避免发生 2010 年的不幸事故和损失。

信息来源： 防损部门

Lossprevention.ukclub@thomasmiller.com