

# 中国船东互保协会文件

中船保赔字[2010] 16 号

## 关于运输易流态化货物的紧急通知

各会员公司：

近日我协会获知某轮从东南亚载运散装镍矿准备前往中国卸货港，在航行途中，与船公司失去联系，至今没有消息。据报船上 20 多名船员失踪或死亡。据悉该轮运载镍矿实际含水量较高。有人猜测该起事故可能是由于运输的镍矿含水量过高，在运输过程中形成自由液面造成的。

根据《国际海上固体散货规则》The International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code 的相关规定，矿石类货物应当属于 C 组货物，也就是既不易于流态化（即不存在含水量的问题），也不存在化学危害的货物。但事实上，对于产自印度尼西亚、菲律宾等东南亚地区和印度等地镍矿石等矿石类货物都应当按照 IMSBC 中对于 A 组货物（精矿粉）的运输要求来进行运输。



对于产自上述地区的镍矿（精矿粉）运输，以下建议供各个会员公司参考：

- 按照 IMSBC 中对于 A 组货物（精矿粉）的运输要求来进行运输。
- 确保含水量试验证书上显示的货物含水量数据是在货物装载之前（7 天之内）得出的。
- 货物的含水量必须低于货物的适运水分限制（TML）（但前提是其含水量和适运水分限制是真实和准确的）。
- 确保进行相关试验的实验室是具有相应资质的。对于相关试验程序和仪器的要求可以参阅 IMSBC 规则附件 2。根据有关报告，在印度尼西亚地区，可能不存在适任的实验室。
- 如果在检验结束后，货物装载作业结束前出现雨雪天气，应当重新进行检验确保货物含水量仍然低于货物的适运水分限制（TML）。
- 即便根据试验证书的数据，相关货物属于安全适运的货物。船长如果对于货物的含水量有任何怀疑，可以按照 IMSBC 规则 8.4 节的规定的辅助方法进行测试。如果仍有疑问，船长应当咨询岸上相关负责人员并及时通知协会。上述案例的适运水分限制的可靠性是值得怀疑的。
- 货物一旦被装运上船舶，受限于当地设备条件和法律法规的要求，货物将很难被卸下。根据 IMSBC 规则的要求，船长在航行过程中，为防止可能出现的船舶倾覆危险，可以考虑寻找卸货港将货物卸下。



对于易流态化货物的运输，协会多次发布通函介绍有关的注意事项，并于 2010 年 11 月 1 日至 2 日的三亚召开的中国船东互保协会业务研讨会中专门介绍了精矿粉运输的注意事项。协会在此特别强调此类通函有关注意事项的规定不仅适用印度起运的货物（印度的此类问题比较突出和具有代表性），而且适用于其他任何地方载运的易流态化货物，包括东南亚国家，如印尼、菲律宾等；另外应关注所有易流态化货物，不仅仅局限于精矿粉运输，其他例如镍矿（NICKEL ORE）也应高度重视。对于含水率没有把握（注意 8% 含水率的重要参考价值）的易流态化货物，争取不装，另外在揽货及签订租约时，应特别注意此问题，争取将其除外。

协会再次提请会员务必充分认识到运输易流态化货物的危险性，必须严格按照 IMSBC 及协会通函中的规定进行运输，避免船毁人亡的恶性事故再次发生。

特此通知！



关键词：中船保、易流态化货物、通知

抄送：大连分部、上海分部、中国保赔服务（香港）有限公司

中国船东互保协会

2010 年 11 月 11 日印发