中国船东互保协会文件

中船保赔字[2009] 05 号

关于安全承运易流态化货物的补充通函

各会员公司:

近年来，由于某些散装货物含水量过高而在运输过程中流态化，从而危害到人船货安全的事故频繁发生。对此，各保赔协会均已发出通函提醒会员给予高度关注，我协会也已在《关于运输精选矿注意事项的通函》(中船保防损字[2009]13 号通函）中提醒各会员关注该类散装货物的安全运输。鉴于该类事故继续高发，我协会再次发函要求各会员给予高度关注。

一、 固体散装货物流态化后致使事故发生的原因及危害:

散货船的货舱截面呈八角形，虽然在一定程度上可以限制货物表面的移动，提高船舶的稳性，但绝不是按照承运流态化货物设计的，其不具备液货船舶货舱分散货物重心从而更好保证船舶的稳性的功能。加上此类货物属于重货，一般是装载半舱左右，正是自由液面最大的部位，对稳性的影响也最大。

虽然固体散装货个体颗粒细小，在随船的晃动中其表面亦会具有类似液体液面的流动性（自由粒面），但颗粒间的摩擦力还是会极大地限制其流动性及流动速度，从而为船舶采取措施恢复稳性提供时间。然而，一旦流态化形成自由液面，其流动性和流动速度加大，即使船舶晃动的幅度不大，也可能瞬间造成倾覆、沉没的灾难性事故，其过程可能只有几分钟的时间。

二、 易流态化货物及其流态化原因:

易流态化货物主要是各类精选矿，包括但不限于铁矿石，镍矿石，氟石等含有极细颗粒状/粉末状物质的矿产货物。

矿石在开采及储运过程中需要经常淋水，以起到开采机器降温和在储运过程中消尘的目的。此外，由于该类货物通常被露天储运，而没有特别的防护措施，货物本身亦具有吸水的特性，因此在潮湿的气候条件下尤其是在雨季中，货物的含水量也会大幅度增加。同时，货物中的水分很难被排出，即使在太阳下暴晒，也只能是蒸发掉货物表面的水分，排除货物内部的水分需要很多的工作及时间。

确定货物是否安全的简易方法及数据要求，我协会在中船保防损字[2009]13 号通函中有具体的表述。但是绝对保险的方法是在实验室里由有专业资质的人员进行测定。由于没有哪两批货物是一样的，每批货物都需要测定。

三、 应给予特别关注的地区及航线:

需要被关注的装运地是那些开采设备落后，储运方式简易，管理

相对混乱，且潮湿多雨的地区。

需要被特别关注的航线是那些经过雨季、季风、台风等气候的地区。

应当特别关注的主要区域是印度，印度尼西亚，菲律宾，新喀里多尼亚，以及中国的部分地方。由于季风的影响，最近的事故高发区域是印度的新芒格洛尔（New Mangalore）。同时，由于中国近期对铁矿石的大量需求，以及中国与澳大利亚矿产公司的纠纷，使得从印度出运到中国的海运矿产货物大幅度增加，因此，中印航线应当给予特别的关注。

尽管点明了上述区域，该类问题可能发生在任何地方，如出口类似货物的朝鲜，只要矿产货物含有过量的水分。

四、 预防措施:

与其事后补救，不如加强防范，将危险因素排除在装货之前。一旦含水量过大的此类货物被装载上船，人船货将随时遭遇灾难性事故，即使被发现及时，采取补救措施亦将消耗大量的人力、物力及时间，通常会造成船舶的延误和船壳损伤。因此，船方应该积极采取有效的预防措施:

1、 提高船员素质:

要确保船长及高级船员能够充分理解和掌握安全运输矿产货物的知识和技能。他们必须时刻保持认真谨慎的态度而绝不能轻易相信托运人甚至是当地代理的许诺，也不能屈服于来自港方的压力。

2、 控制货源:

托运人必须在装货前向船方出具真实的货运文件及检验报告，包括但不限于货物的含水量报告。船长应当谨慎地检查所有文件的真实性，并且在任何时间，只要船长发现货物不是安全的，他都应该立即提出质疑并拒绝装货。

3、 控制装货:

即使托运人提供的文件是真实可靠的，只要船长发现货物是不安全的，或已经或即将发生致使货物不安全的情况，如降雨，他都应当立即停止装货，并对已装船货物采取必要的防护措施。致使货物不安全的因素消失后，船长应当根据实际情况要求重新测定货物的含水量，以确保备装的和已在船的货物安全。在装货过程中，船方应当随时、随机地对备装货物及已在船的货物抽样并按照中船保防损字[2009]13号通函中推荐方法对货物的含水量进行测定。

4、 及时报告并采取措施:

在任何时间，船长都可以将对货物安全性的质疑报告给船东、当地船舶代理、协会及协会在当地的通代，协会将派遣有关人员，包括但不限于有资格的熟悉当地情况的检验师到现场检验货物并协助船长处理有关事宜。

如果船方在装货过程中遇到来自托运人和港口方面的压力，船方应当立即报告协会，以便协会派遣检验人员和法律专家前往协助。

即使协会派遣的检验人员及法律专家亦不能解决问题，船方仍应当坚持只装运安全货物的原则，以确保人、船、货的安全。

5、 合理约定运输合同:

作为船东，在约定承运该类矿产货物的时候，建议着重明确约定以

下内容:

（1）船舶只能装运安全的货物;

（2）货物必须严格按照 BC CODE 的规定被装载（还需要符合其他可适用的规则和指导）;

（3）所有必要的文件必须在开始装货前提供给船方。否则，船长有权拒绝装货。同时，有关的租期，装卸时间及滞期费不停止计算。对于货物安全性的鉴定证书必须是公认的著名实验机构出具的;

（4）船方有权对货物的安全性提出质疑并应立即得到答复。船方有权对货物的安全性另行安排检验，且由租船方/托运人承担时间损失和费用。

对处于运输合同中间环节的租船人，在签定“背靠背”租船合同时，应充分考虑船方对安全运输该类散装货物的谨慎和租约条款，适当地将可能的时间损失及费用转嫁给托运人。否则，将不可能得到充分的赔偿。

五、 补救措施:

如果在航程中发现货物发生液化并流动，船长应当立即通知船东、协会以寻求帮助。必要时，船长可以靠主动冲滩来进行自救。

六、 适用的规则:

1、《散货运输规则》: The Bulk Cargo (BC) Code

2、《国际固体散货海运规则》: International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code

该规则由国际海事组织新近颁布，用以取代现行的《散货运输规则》: The Bulk Cargo (BC) Code，并预计在 2011 年 1 月开始强制施行。该规则总结了运输某些种类的固体散货可能遇到的危险情况并对安全运输和积载提供建议。

七、 其他内容请参见《关于运输精选矿注意事项的通函》（中船保防损字[2009]13 号）

特此通函。

中国船东互保协会

二〇〇九年九月二十八日

关键词：**中船保、流态化货物、通函**

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　　2009 年 9 月 28 日印发