

中国船东互保协会文件

中船保赔字[2011]3号

租家责任——关于镍矿运输中货物流态化的警告

各会员公司：

大宗散装矿物运输产生的问题由来已久。但近年来还是发生了相当多数量的案件，涉及到印度出口的铁矿砂，印尼和菲律宾出口的镍矿等。由此可见，尽管付出了相当大的努力，但风险依然存在。

最近，由于运输印尼镍矿而导致的重大海事案件，令人再次注目这一问题。国际干散货船东协会于2010年11月12日发布了警告，提醒船东以及船舶经营人注意在运输此类货物的过程中可能产生的风险。

众所周知，运输此类货物可能导致船舶倾覆、船舶失踪、船员遇难等风险。船东及其他航运经营者需要了解他们会承担怎样的损失和责任。

值得注意的是，在装运此类货物时，租家可能会和船东一样受到这些风险的影响，尤其是期租链的最后一个租家，他的下一手就是程租的租家了。

NYPE1946租约下的租家责任

在一个典型的NYPE1946租约下，租家可能会对装货承担全部责任。船长

对于租家仅承担非常有限的责任，即在积载不当的情况下进行干预。

在装载不安全货物的情况下，租家要对船东承担严格责任

在普通法下，海牙和海牙维斯比规则以及租约明示条款中，都有租家对于装运安全货物负有严格责任的规定。即便租约中没有明示要求“安全”货物，法律也规定租家有装运安全货物的默示义务。

由于装运不当货物而造成的延误

将不安全货物卸下船可能会产生相当大的船期损失。除非有明示条款规定，这些船期损失将由租家自己承担。

问题的起因

简单来说，大宗散装矿物运输时，如果货物的水分含量过高，就容易产生自由液面。在海滩用一个桶盛半桶沙子，然后再用水填满剩余的半桶，把它们搅拌在一起，就会形成泥浆状的混合物。想象一下，把这种货物装进散货船的货舱会出现怎样的情况。散货船不能装运这种货物，它会使船舶失去稳性，导致倾斜并最终倾覆沉没。这一过程很可能只需几分钟的时间就结束了。此类问题通常发生在精矿粉运输上，货物的储存方式使其极易吸收大量的水分，而排水和蒸发对货物含水量的影响甚微，水分仍然留在货物中。

此类问题的发生地—近期热点地区

印度、印度尼西亚、菲律宾、新喀里多尼亚、中国部分港口。但是此类

问题可能发生在任何生产和出口大宗散装矿物的地方。

易发生此类问题的货物

铁矿、镍矿、萤石。但是货物流态化问题可能会产生于任何大宗散装矿物运输。

为什么会发生这类问题

这类矿物通常用极为简单的设施进行开采和储存，无法保护货物不受环境的影响。这些矿藏大都位于设施不发达的偏远地区，而且当地的气候降雨频繁，雨量偏大。季风带来的降雨可能是一个突出的问题，但在此类问题多发的国家，闷热潮湿的气候是一个共同点。这类矿物开采出来就可能是湿的，或者是在开采出来以后露天堆存变湿。太阳照射只能使货物表面变干，货物实际含水量并未减低。

国际海运固体散货安全操作规则IMSBC CODE

国际海运固体散货安全操作规则IMSBC Code 已于2011年1月1日起生效。这些规则是由国际海事组织编写，对散货的安全装卸、积载和运输提供指导。

IMSBC Code 规范了装运大宗散装矿物的要求，其中明确规定发货人必须在装运前提供货物的确切信息。最重要的信息就是货物的含水量证明和适运水份限证书。如果货物的水分含量超过了适运水份限，就是不安全货物。确定货物是否能安全运输，需要计算适运水份限（TML）和货物的流动水分

点（FMP）。

这些数值可以通过IMSBC Code附录中所规定的方法进行测试。也可以在现场通过所谓的“圆桶试验”的方法进行粗略的测试。但是，为了保证数据的准确性，还是应该使用专门的实验室由专业人员进行测试。每一批货物都要做测试，因为每批货物都不一样。

特殊问题

在许多问题高发的地区，根本没有符合规则要求的实验室来做测试，或是没有适当的设备和缺乏必要的知识，或更有甚者直接无视规则的要求。

货物从生产到装运都处于暴露状态，而且可能会在高水分、高湿度或雨季（例如夏季影响印度的季风季节）进行。

货物在装船前可能会与其他货物混在一起，这可能会导致一个货舱的货物非常安全，而另外一个货舱的货物会带来灾难性后果。

有些地方只允许取样和测试在当地进行，或者只有在装货开始后才能进行。岸上检验的货物或是批次很可能是错误的。事实上，现在有些地方发货人故意拖延提供证明文件的时间，直到装货的最后一天。这些证书都非常可疑。

协会还曾经接到过这样的报告，在菲律宾某港，当船方质疑货方提供的信息的准确性，并要求重新测试货物的含水量时，货方威胁并使用武力。

圆桶测试

IMSBC Code中描述的圆桶测试是一种简易但行之有效的方法来测试货

物是否安全。警惕性高的船长在装运特定货物时，都会做圆桶测试。

做圆桶测试需要用一个圆桶装满货物样本，并且连续摔向硬物表面25次，如果做完后发现样品表面有水分析出，则需要对货物进行更专业的测试。

如何解释圆桶测试的结果是更为困难的事情，有些船员就是因此而不能确定是否需要采取进一步的措施。

要强调的是，圆桶测试绝对不能代替实验室测试。

需要采取何种措施——

预防永远比解决更重要

如果货方没有事先提供货物的证明文件，船方应拒绝装货。如果证明文件可疑，船方也不能装货。如果有任何问题，应该立刻停止装货。每次都应请有资质的合格检验人进行检验。不应该因为装前检验所要花费的费用和时间而不做检验，这样导致的财产和人员的损失可能会更为严重。省下的一块钱可能会导致多条人命的丧失。

给租家的意见

租家应该明白，他们需要承担只装运安全货物的法律义务。事实上在 NYPE 1946 租约格式中，租家需要承担一切有关货物安全、装卸以及积载的责任。判例法中还表明船长需要承担的干预责任非常小，即使船长可能有机会进行干预来避免问题的发生，责任还是要全部由租家承担 (*The ER HAMBURG* [2006] EWHC 483 (Comm))。这对于租家来说是非常沉重的责任。

船长干预的后果

船长可以在任何时间采取干预措施,但是经常是在装货已经进行了一半以后危险才显现出来。这样的话,船舶就会在装货港停留很长时间,有时甚至几个月,直到达成协议能够将货物卸下船。即使货方最终同意卸货,装货港可能根本没有适合的卸货设施。而且卸货可能会被视为重新进口货物,需要海关的允许才能进行。完成这些法律或实践要求可能会需要几周或一个月的时间。而这些时间损失都需要租家来承担。

鉴于首要责任需要由租家来承担,因此防损有着非常重要的意义。花费时间和费用来做防损检验,可以避免租家遭受以下损失:

- 严重的延误,船舶可能会滞留几个月的时间
- 困难作业费(卸下不安全货物)
- 如果船舶沉没,需要承担全部船、货以及人员损失的责任

保赔险

如果船方在明知道货物不安全,或者是货物明显为不安全货物的情况下,依然选择装货,则可能影响保赔险的承保问题。

永远要使用背靠背条款

作为租家,关键是要确保在装货问题上对船东承担的责任,在租约链的每一环都使用背靠背条款,这也适用于包运合同、定租确认书、其它运输合同,或是任何直接与发货人签订的买卖合同等。如果不使用背靠背条款,则有可能会承担巨额的损失。

验证合同的相对方

市场上永远有资质不够的对家。金融危机使得这一问题更加严重，但总有人会忘记教训。

期租租家如果把船租给不可靠的期租或程租租家，就会面临很大风险。如果没有考察对家的财务状况，则租家本身可能会承担高达上百万美元的责任。不可靠的对家对其责任会毫不犹豫地选择甩手就走。

开采方的资质

在印尼和菲律宾有些开矿商根本就没有合格资质和相关许可，这就使不安全货物问题更加难以解决。

协会提供帮助

协会的理赔和技术人员对于解决此类问题有较多经验。当地通代、检验人、专家也都有相当丰富的经验，可以在问题发生之初，提供积极的处理意见。因此，租家，即使是租约链中间一环的租家，也应该安排装前检验，来确保货物的安全性。

特此通函。



主题词：中船保、镍矿、租家责任、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

2011年2月14日印发