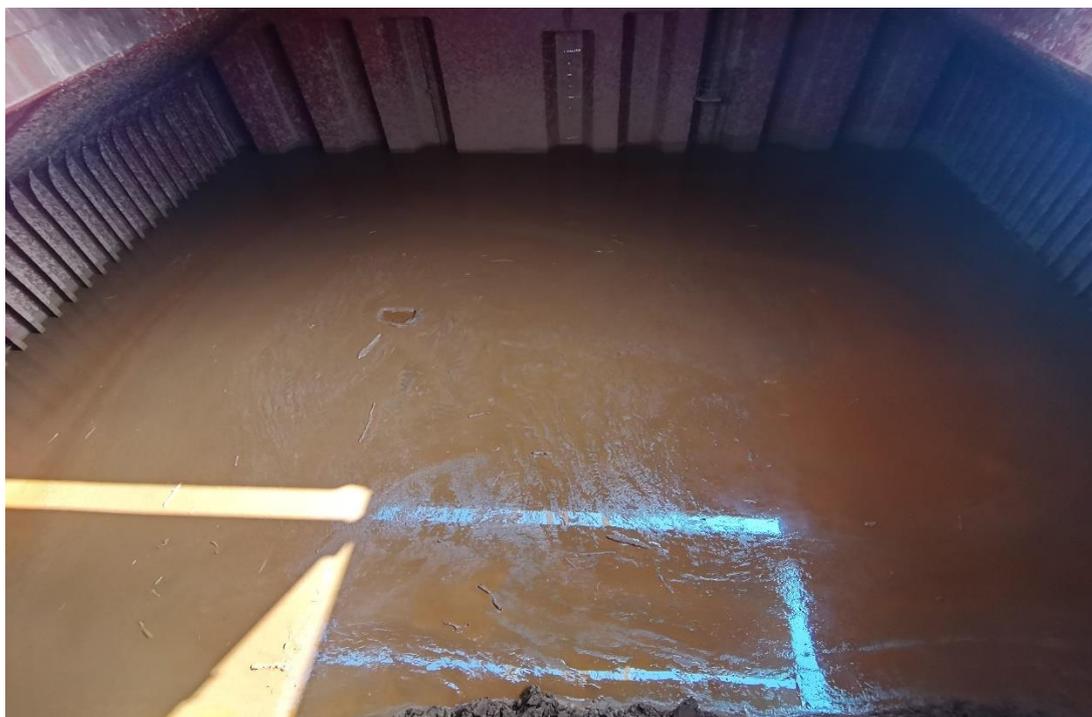


【风险提示】关于在菲律宾港口装运镍矿液化风险的紧急提示

作者：贾晋涛



摘要：

近日，协会先后有两艘入会船在菲律宾苏里高 (SURIGAO)和迪纳加特岛 (DINAGAT) 两港分别装载散装镍矿后，在开往中国卸港的航行途中发生了货物液化 (Liquefaction) 现象，目前两艘船都进入观察和紧急处置状态。

一、装前检验

据了解，这两艘船在菲律宾装港装货过程中，托运人均按照《国际海运固体散装货物规则 (IMSBC Code)》的要求，在装货前提供了货物声明。货物声明显示，货物实际水分含量 (MC) 低于其适运水分限量 (TML)。整个装货过程中，两艘船都根据要求安排了镍矿装前检验。检验方式为手抓试验 (Hand Grasping) 和圆筒试验 (Can Test)，且现场圆筒试验的结果是可以被接受的。遗憾的是，这些前置的检验措施仍然未能防止装上船的货物在航行过程中出现液化现象。



二、镍矿液化

众所周知，镍矿属于 IMSBC 规则中的 A 类货物，当货物的实际含水量超过适运水分限量时，货物中的水分将逐渐析出，而风浪、涌浪甚至是船舶的机械震动都将加速镍矿的液化。镍矿一旦发生液化，在外力作用下，当船舶产生横倾时，货物就可能发生移动，进而导致船舶的横倾加剧，此时的船舶将处于一个非常危险的状态。初始横倾一旦形成，液化的货物发生移位并最终导致船舶倾覆的趋势，往往发展得非常迅速。据业内专家介绍，对于市场上装运镍矿的船型（普遍为 5 个舱的 supramax 船型），当装载于 3 个或以上的货舱内的货物发生液化时，一旦遭遇风浪，货物在货舱内产生移动将不可避免。



三、原因分析

由于事发突然，对于上述两艘入会船上的镍矿在货舱内发生液化的原因，仍在调查中。但根据已有的信息和材料分析，天气原因是一个不容忽视的因素。菲律宾港口镍矿货物的存放方式，极易受到降水的影响，尤其在菲律宾的雨季和台风季。货物在堆场存放时，基本处于露天存放状态，几乎没有任何遮盖，一旦遭遇台风或降雨天气，货物的含水量将显著增加。



四、协会提示

需要提请注意的是，即使在装货时安排了第三方装前检验，船长和当班船员（特别是大副）也不可掉以轻心，仍然需要严把上船货物含水量的监控关，绝对不能完全依赖现场检验人的检验。船方应运用圆筒试验和烘烤试验等经验方法，与检验人一起把控每一驳船的货物含水量，并坚决拒绝含水量超标的货物上船。对于每天的检验日报，船方应仔细分析，认真对待，及时提出质疑。协会曾多次发布镍矿装运的警示通函，目前两艘船舶的镍矿液化事故，再一次给船东和协会敲响了警钟。我们因此提请所有会员务必意识到镍矿货物液化的巨大风险，请务必在装运镍矿过程中严格把控装前检验要求。最后，如果会员对于镍矿货物的液化风险有任何疑问，请随时联系协会。

以上仅供会员参考，如需具体建议请联系协会相关人员。