

# 伦敦保赔协会 防损公告

2011年9月 | 总第57期

## 直接还原铁： 免除证书引起的担忧

一家特立尼达公司试图在没有满足 IMSBC 规则强制要求的情况下，装运热压块铁粉-HBI Fines（就是现在熟知的直接还原铁 C 级-DRI C），这一事件引起了伦敦保赔协会的关注。



2004 年，自马绍尔群岛籍货轮“Ythan”轮发生事故后，业界对于长期关注的 DRI 运输问题，更加重视和担忧。DRI C 级货物与其内部存在的水分会发生化学反应，从而释放出氢气，这些氢气在货舱盖下积聚，极易被引燃继而发生闪爆。业界的关注也直接导致 IMSBC 规则对于 DRI C 级货物运输特别规定的引入。协会 2010 年 4 月 29 日关于 DRI 的通告中强调，此类货物的最大水分含量应为 0.3%，且必须在有惰性气体隔离的条件下运输。同时，承运 DRI 的船舶必须具有在整个航程中将舱内氧气含量保持在 5% 以下的能力。尽管国际热压铁协会（HBIA，目前隶属国际铁金属协会）试图说服各方改变现有规则，以允许部分等级的 DRI C 级货物（特别是从

委内瑞拉和特立尼达发运的）在水分含量远远高于现有规定且/或不需要采用惰性气体隔离的情况下运输，但相关提议均已被 IMO 否决。

IMSBC 规则 1.5 节考虑了其他运输方案的可能性，相关陈述如下：“本规则项下要求运输固体散装货物应符合某一特定规定，但一个或多个主管当局（出发港港口国、到达港港口国或船旗国）如确信其他规定与本规则的要求至少同样有效和安全，则可通过决定免除适用规则相应规定的方式来准许采用其他规定。”

据此要求，上述案件的托运人提供了由特立尼达主管当局签署的关于可以承运水分含量超过 0.3% 的 DRI C 级货物的免除证书，该证书建议如果货舱具备机械通风条件用以防止氢气积聚，则该货物可以安全运输。但协会对于采用机械通风是否同使用惰性气体隔离“至少同样有效和安全”表示质疑。另外，由于多数承运 DRI 的散货船只具备“自然”通风条件，如要符合该证书要求就不得不在装货港给货舱加装风扇。协会注意到相关文件已经指出，至少在一次事故中，

所推荐使用的风扇未被认证为具有“防爆”功能，即这种风扇不是为在易燃环境中使用而特别设计的，并且还有可能成为引火源。同时，上述风扇的尺寸太小或安装不当，都会限制其发挥防止货舱内氢气积聚的能力。

Intercargo 最近签发了一份措辞强硬的声明，澄清了只有在出发港港口国当局、到达港港口国当局及船旗国政府主管当局就更改货物运输安排达成三方协议的前提下，免除适用 IMSBC 规则项下某一运输要求的决定才能有效。马绍尔群岛政府主管当局已明确声明，他们将不接受任何试图对于 IMSBC 规则中对于运输 DRI 货物要求的免除。然而，特立尼达主管当局对规则的解释是，他们有权在规则项下单方面签署免除证书，只需要事后向另外两方主管当局通报其决定。

鉴于运输 DRI 所存在的巨大风险，在运输此类货物时，任何关于免除适用 IMSBC 规则规定的建议都应立即通知协会。

### 本期导读



#### 液化的风险： 铁矿石烧结料



#### 集装箱积载与系固



#### 关注巴西







## 液化的风险：铁矿石烧结料

**伦敦保赔协会近期收到关于从巴西港口发运的铁矿石烧结料（或烧结料）发生液化事故的报告，涉及的港口包括但不限于马德拉港、图巴朗港、伊塔瓜伊港。**



特别值得关注的是，有报告显示，某些巴西的托运人将烧结料作为 IMSBC 规则项下的 C 级货物进行申报。通过这样的申报，托运人将货物视为不易液化的货物，以规避其提供货物适运水分极限（TML），流动水分点（FMP）和水分含量检测报告的义务。

顾名思义，“烧结料”是指那些由于颗粒太细无法直接用于高炉冶炼的矿砂，因而在使用前，需经一种被称之为烧结（结块）的工艺将其烧结成块。IMSBC 规则明确将烧结料列为“铁精矿”（烧结料）一类，收录在规则第 208 页“精矿”附录中。此附录中的所有货物都是 A 级货物易于液化。一些托运人可能认为其产品是“自然、非精炼”产品，因此“铁精矿”（烧结料）附录的内容对其不适用。然而，改变对货物名称的描述并不能减轻托运人的相关义务。将烧结料作为铁矿粉对待的决定因素是货物的颗粒大小，由于颗粒较小，IMO 明确规定应当参照铁矿粉的运输要求，将烧结料作为 A 级货物付运（参见协会于 2010 年 12 月 13 日发布的《关于从印度运输铁矿砂注意事项的通告》以及 IMO 于 2010 年 10 月 12 日发布的编号为 No. DSC.1 的第 63 号通告）。除此之外，IMSBC 规

则明确规定，所有含水的细粒货物，在装运前必需进行货物流动性实验（见附则 3，第 2.1 节，第 339 页，“许多细粒货物如含水量足够高，则易于流动。因此，含有一定比例细粒的潮湿货物宜在装载前进行流动特征试验。”）

除了听说托运人有在货物装运前不提供满足 IMSBC 规则要求的检测结果的情况外，协会还获悉，实践中还存在托运人阻挠船东试图自行对待运货物进行取样检测的事件。在有些情况下，托运人坚持仅通过圆罐测试便足以确定货物是否符合安全付运的要求。协会征询的专家意见表明，圆罐测试结果的作用有限，但不能作为判断货物是否适合装运的最终决定性证据；托运人必须履行他们对待运货物进行适当的实验室检测的义务。

会员应当对从巴西装运的烧结料可能被错误描述这一情况引起足够重视。如会员在实际操作中对托运人提供的货物描述或货物的检测报告是否符合 IMSBC 规则的要求存在疑虑，应及时与协会取得联系。



## 集装箱积载与系固

**由于积载货物的倾覆或绑扎失效所引致的集装箱损坏或灭失的索赔，是协会持续关注的事件。此类事件可能会导致集装箱及货物的灭失或损坏，在某些情况下，甚至会对载运船舶的船体造成损坏。**

对于货物正确积载和系固的指南包含在“货物系固手册”（CSM）中，其必须经船旗国主管当局批准，同时也是 SOLAS 公约（第六章规则 5）的法定要求。基于海上运输实践的需要，CSM 的制订必需结合船舶自身特点，并满足单船的物理特性和载运货物的特点。

对于固定和移动的绑扎设备的日常管理和维护也同样重要，其应当被包含在船舶的保养计划体系中并在 CSM 中加以记录。被磨损、损坏或不符合要求的设备应立即更换。任何对于设备的更改必须经船旗国主管机关认可并且 CSM 应作相应修正。防损部门曾得到反馈，一艘入会船舶因为绑扎设备的数量以及质量存在问题而导致了一起大额集装箱货物的索赔案件。事故发生后在对船舶进行检验的

过程中，检查人员被要求重点对船舶的绑扎设备进行检验。检查人员发现扭锁、锁杆、拉杆以及地令绑扎点均存在问题。检验人员同时发现，尽管机务经理要求船舶每月必须进行“绑扎设备审核”，但高级船员并未按要求对船舶系固绑扎设备进行必要的清点和检查。船舶管理层从协会获悉上述反馈后，及时对其 CSM 中的相关记录进行了修正并在实践中加以改进。

基于上述事件的发生，有其他会员建议协会开展对船舶系固、绑扎设备进行抽查。抽查显示船舶所报告设备数量准确，并且相关设备使用正确，结果令人满意。若协会成员希望协会船舶检验部门对其入会船舶特定设备开展检查，请及时与协会防损部门联系并商讨相关细节。



## 驾驶台上存在的干扰

**近期有报告显示，船舶通讯技术的提高，会对船舶航行造成不必要的干扰。**

随着技术进步，近年来船舶通讯能力显著提高，船员已经能够通过移动电话及便携式电脑与岸上的家人和朋友保持联系。然而，对于这些设备不合时宜的使用，会分散船员在对船舶进行导航或者操船时的注意力。在最近的一个污染案件中，据称事件发生的直接原因便是值班船员在值班期间，试图使用他的便携式电脑进行 SKYPE 通话因而没能保持正确的瞭望。在另一起碰撞案件中，VDR 回放显示，值班驾驶员当时正通过便携式电脑收听其本国的新闻快报。该值班船员当时正收听一则其家乡的突发新

闻，因此似乎错过了一个雷达目标和一个 VHF 告警呼叫。

另外一个存在的问题是，船员往往被暴露在过大的信息量中，而无法全部对此进行处理。驾驶台设备日趋复杂，固然可以为船员提供大量关于其它船舶相对位置的信息。然而，除非采取正确的分析方法，否则大量的信息非但不能使情况更加明确，反而会造成混乱并导致事故发生。在某个案件中，船舶在穿过一个交通拥挤的锚地时，值班驾驶员试图采用自动雷达标绘辅助系统（ARPA）跟踪

99 条船舶，并采用自动识别系统（AIS）的数据覆盖雷达影像。由于屏幕显示的信息过多，他没有注意到一个已进入最小会遇距离（CPA）和时间的雷达目标，最终导致碰撞发生。因此，对船舶通信导航设备进行有效使用从而避免产生信息过载是十分必要的。

保持船舶安全航行的一个重要的原则，是值班驾驶员确保能始终保持有效的瞭望并严格遵守“避碰规则”的要求。因此，在当班期间尽可能减少和排除干扰就显得尤为重要。





## 关注巴西

**世界上某些司法地区存在银行利率过高以及司法审判拖沓、冗长的状况。这种状况可能导致一项小额的罚款或索赔最终演变为巨额赔付。**

巴西就是一个典型国家，其现行年利率为 12%。另外，法院考虑通货膨胀的影响，还会在判决中进一步提高利率，上浮幅度可以高达 6%。实际上，这也就意味着对于未决的索赔或罚款案件，会员的责任可能每年会以高达 20% 的比例增长。考虑到在巴西，一个索赔案件从启动诉讼程序到最终结案即使花费 5 年的时间也不为罕见，这就可能导致成员最终的责任会翻番。

更有甚者，某些案件的最终处理结果表明情况可能会更严重。协会注意到在一个已结案的货物索赔案件中，最初的索赔金额只有一百万美金左右，但在经历旷日持久的法律程序后，船东最终收到需赔偿近四百万美金的不利判决。因此，在案件争议初期，应当积极寻求机会，争取与索赔方合理和解。

今年早些时候，巴西港口卫生主管机关制定了新的法规，加强对入境船舶的虫害控制：要求所有船舶执行 6 个月的控制程序，同时必须在船舶航行日志上加以记录，或者持

有相关虫害控制公司签发的“船舶卫生控制证书”（SSCEC）。这是现行国际卫生组织（WHO）关于船舶持有有效的“船舶卫生控制免除证书”（SSCEC）要求之外的额外要求。这项要求初期只在巴西的几个港口生效，但预期不久将扩展至巴西全境所有港口。

执行相关的虫害控制程序或者取得 SSCEC 证书在巴西大约要花费两千到三千美金，但如果船舶缺乏相关的有效证书，将导致高达一万美金的罚款。因此，为避免遭受罚款以及不必要的船舶延期，许多船舶经营人当然就执行了相关要求。但协会的通代建议，如果没有证据显示船舶遭遇虫害时，特别是在船舶持有有效的 SSCEC 证书的情况下，可以考虑据理力争。或者，船舶经营人也可以考虑在停靠巴西港口之前，在其它相关

费用较少的国家港口获取必要的证书。

在巴西，另一项新趋势是，当局要求船员在进入巴西水域前，必需获得多达 30 天的签证。协会收到相关建议是，这样的签证应该只适用于游客，对于入境船舶的船员完全无此必要。尽管如此，协会得知曾发生过由于船舶意外延期，导致船员在签证过期后依然滞留在巴西水域的事件。在这种情况下，船舶经营人因违反移民条例，被当局处以罚款。

鉴于目前巴西港口当局征收的相应罚款明显缺乏相应的法律依据，协会通代建议船舶在面临此类罚款时可以考虑提起复议。有鉴于此，会员如面临相应罚款时应通知协会，以寻求最佳解决方案。

Published on behalf of The London Steam Ship Owners' Mutual Insurance Association by  
A. Bilbrough & Co. Ltd.,  
50 Leaman Street, London E1 8HQ, UK.  
Tel: +44 (0) 20 7772 8000  
Fax: +44 (0) 20 7772 8200  
E-mail: stoploss@londonpandi.com  
www.londonpandi.com



**THE LONDON**  
P & I CLUB