



THE LONDON  
P & I CLUB

# 伦敦保赔协会 防损公告

2013年3月 | 第60期

## 大米货物

运费市场的持续不景气促使越来越多的协会成员转而将船舶投入具有更高风险的货物运输，例如袋装大米的运输。协会建议开展此类货物运输的成员对其在相关租船合同项下可能面临的风险予以细心考量，同时充分考量相关船舶的适货性以及货舱通风系统的性能。

国际大米运输在全球经济持续低迷的大背景下逆势而上，2012年货运量约达3820万吨，比2009年增加了30%。从东南亚到中东和撒哈拉以南的非洲地区的单票货运量也有所增加。近年来，伦敦保赔协会不断收到由于此类运输的潜在风险导致类似案件索赔金额持续攀升的报告。在类似案件中，船东通常需要首先偿付相关索赔，再在可能的情况下向租家寻求必要的金额分摊。

早先，袋装大米货物的运输普遍采用杂货船，这类船舶一般配有固定的木头衬垫和可让空气在整个货舱内自由流通的通风系统。然而，随着这类货船数量的不断减少以及追求规模经济所带来的压力，如今袋装大米多采用包括超灵便型散货船在内的无吊杆散货船进行装运，这也给运输此类货物的船东带来了更大的现实挑战。另外，装卸港在处理货物装卸方面的效率也鲜有提高。在港口拥堵和从远东到西非较长航程的综合作用下，货物可能会被长期滞留在付运船舶货舱内。

大米是一种对湿度敏感的易腐坏货物，在运输过程中容易结块、发霉。待运货物的装前水分含量过高、货物积载不当或货舱通风状况不佳，都会增加长期滞留在舱内的货物结块、受损的风险。装货时的《货物



质量报告》通常会记录货物装运前的湿度，进而规定承运人据此援用货物固有缺陷进行辩护的可能范围。然而，货物积载不当和通风状况不佳会使承运人面临提单项下索赔的风险增加。为了最大程度地从租家处获得船东据提单赔付所产生损失的分摊，当事船员应尽职履行航次指令中列明的货物积载和通风要求，并做好相应的记录。货物衬垫应保持清洁、干燥，并使货物与货舱结构有效隔离，从而有效保护船载货物。如果所用衬垫明显不适格，船员应通知船东以便其考虑是否应向租家提出抗议。

对于货物在运输过程中产生的货损、货差的处理可能会因地域不同而存在差异。在某些港口，港口装卸工人可能因为缺乏竞

争对手而处于垄断地位，船舶经营人在这种情况下就没有选择余地。这些装卸工人往往缺乏必要的技艺，且通常采用最基本的工具吊运袋装货物。工人们会由于尽速卸货而获得额外津贴，因而为了维持较快的卸货速度，卸货质量往往会被弃之不顾。在一些西非港口，盗窃行为也很常见。除此之外，协会成员还会遇到理货数量不准的问题。在货物的装卸过程中，需要细心监督包括与其他利益相关方的数据校核在内的理货过程。通常，最好的做法是请一名独立、尽职的检验师全程参与这项工作。此外，对货舱开口进行签封和对货物进行水尺检验也是有效的货差索赔预防措施。

协会恳请各成员对于租船合同项下的风险分担问题进行认真、细致的考量。在装运大米货物前，应及时知会协会以商讨并提前制订适当的防损措施。

## 本期导读



潜水事故



进入密闭船室

中国水域内的  
渔业养殖活动

# 轧屑

**轧屑是冶金工业的副产品，由催化剥落的粗糙或精细的氧化铁组成。它曾一度被认为是废料，而今这种货物精炼的潜力让其越来越多的作为散货被运输。**



轧屑吸水性很强，水湿的轧屑货堆往往会在底部形成一层“湿底”。然而，为了满足一个航次对装货量的要求，往往需要从不同的货堆收集轧屑，其具体的颗粒大小就会因为不同的处理工艺而有所差异。因此，不同货堆的货物规格可能存在差异，而且

即便货物来自同一港口和相同的发货人，不同两票货物的品质也会不尽相同。不同货物性质的差异，凸显了获取足量、有代表性的货物样本进行货物装前水分含量和适运水分极限检测的重要性。此外，根据《国际海运固体散装货物规则》的要

求，每票待运货物的适运水分极限都必需单独测定。

由于《国际海运固体散装货物规则》目前还没有关于轧屑运输要求的规定，除非经装货港适格的主管当局授权，确认该货物适合海运，否则船东不应接受相应的装船请求。然而，如同铁精粉一样，轧屑也存在液化的特性，因此必须对其进行适运水分极限测试。也就是说，除非相应的测试结果得出相反的结论，其应当被视为上述规则下的A组货物。而所有的A组货物都要求发货人在装货前出具有关待运货物水分含量和适运水分极限证明。据信，国际海事组织（IMO）下属的危险品货物委员会（DSC）目前正考虑在《国际海运固体散装货物规则》中引入一项与钢铁生产过程中产出屑相关的新条目，并预计会将其归为A组货物。国际海事安全委员会（MSC）则认为：尽管该类货物通常在干燥状态下运输且水分含量远低于其适运水分极限，但只要这类货物存在液化可能性，其就应当被归为A组货物。

## 潜水事故

协会不时会收到受雇的潜水员在进行水下检测作业时导致事故的报告。这类事故可能引发人身伤害索赔、罚款和警方对事故原因的调查，相关船员个人甚至有可能面临遭到刑事指控的风险。

在巨大的商业利益和商业压力驱动下，受雇潜水员们的工作充满了危险性。除此之外，他们还需应对来自自身控制范围外的潜在船舶运营活动的影响。

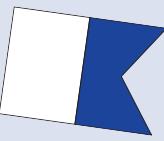
协会成员应恪尽职守，确保与其订约的是技术完备且符合港口国法律要求的适格的专业潜水作业公司。如果协会成员在确认候选公司是否适格的过程中遭遇困难，协会可通过当地通代对成员提供必要协助。

任何临近船壳的潜水作业都应在船舶的“作业许可系统”（PTW）控制下进行。在获

得相应许可前，船上可能对潜水员造成危害的任何操作或设备都必须被识别，在潜水作业开始前这些操作系统应被暂停或关闭。理想状态下，潜水员也应当参与到上述包括张贴警示标志在内的行动中来。

潜水作业应按预定计划进行。当事船长在潜水作业前应仔细阅读作业方案，以熟悉在紧急情况下依预案所应采取的措施：包括对潜水员的营救方案和确认计划所列物资的准备情况。

潜水作业事故的发生，通常都是由于当事船员忽略了潜水作业正在进行的事实，而采取了不恰当的操作所导致的。结果是，协会成员往往需要对由此引发的人身伤亡负赔偿责任。



## 进入密闭舱室



一段时期以来，协会船舶检验部门注意到有关进入密闭舱室检查活动中“消极发现”记录数量持续增加的状况。该问题也在业界引起了世界范围内的广泛讨论。尽管相关标准作业程序已获得业界的广泛认可，相关事故每年都持续发生。

检查的各类“发现”性质各异，但密闭舱室作业许可（PTW）程序和相关规定步骤的完成情况常常成为上述船舶检验活动中存在消极发现的有效证据。即使是在收到填写完整的作业许可登记表的情况下，检查人员也会经常遇到下列问题：

- 1) 试图仅用一份填写完整的作业许可覆盖进入了多个密闭舱室的情况。
- 2) 检查表已填写完整，并有当班高级船员和船长签名，但要求的安全设备并没有实际到位。
- 3) 没有证据表明船舶具备在紧急情况下展开舱内营救的相关预案。
- 4) 没有对舱内空气进行持续监测的规定。
- 5) 氧气/气体检测设备呈现出不可靠的状态，或者没有适当证据表明其已经按照法定要求进行了校准。

任何安全管理体系（SMS）都应当为进入密闭舱室提供一套作业许可程序。然而，协会船舶检验部门在近期的常规船舶检查中发现“打钩文化”非常盛行，这种趋向令人担忧。对准许进入密闭舱室作业的必需步骤进行适当考量的重要性不容忽视。

举例而言，如果《作业风险评估》要求在密闭舱室入口设置营救设备，那么负责的高级船员应当首先核查该设备的实际摆放位置，之后才能在核查表上标记设备已到位。只有当所有的既定要求都被证实已得到满足时，船长才能签署允许船舶运营的命令。

进入不同密闭舱室的具体要求会因为舱室位置、船舶状态、同步作业、舱室之前装载货物类型和即将在舱内开展作业类型的不同而不同。因此，特别是当各个舱室的用途各异时，试图将同一份作业许可适用于进入多个密闭舱室的情况是不被允许的。

“负责”船舶运营的当班高级船员首先要确保船舶在切实可行的范围内的运营安全。除此之外，当事船员还应在必要时积极发挥主观能动性。协会注意到至少在一次事故中，尽管有文件表明所有必须的安全措施都已经到位，负责的当班高级船员仍然因为允许一项作业在不安全的方式下进行而面临刑事指控。

# 中国水域内的渔业养殖活动

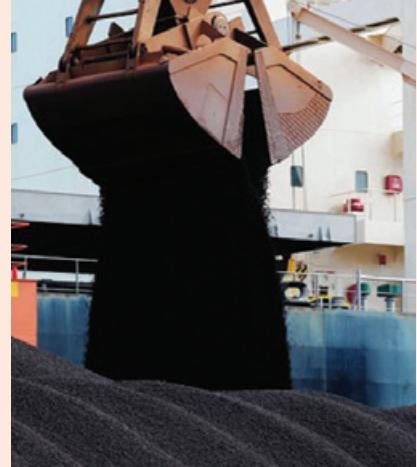
在过去一年多的时间里，协会注意到：船舶在进出岚山港途中因误入养殖区而引发的事件持续增加，其中一些案件涉及大额的财产损坏和商业损失索赔。

中国海洋与渔业管理当局批准了两片指定海域用于养殖区的开发，这两片海域紧邻港口进出港航道和2号锚地。每片海域的位置与范围也在中国海事局向航运业者签发的地区《航海通告》中被明确标注。然而值得强调的是：养殖区的边界也可通过签发短期通知的形式予以调整；除此之外，在港口附近还有大量的海洋生物养殖区域可能并未在海图上标识出来，或者可能未被英国海事管理当局或中国海事局签发的当地《航海通告》所充分识别。更为关键的是：海事管理当局一般通过港口代理和其他港口服务机构层层传达有关养殖区位置和可航航道的航行预警，而未竭尽其他有效方式对海上交通事故进行发布。

相关《英版海图》和《航路指南》中包括了有关船舶必须按指定路线航行的注意事项，并要求当班船员对该区域大量的养殖区和渔栅加以谨慎注意。然而，该地区因船舶偏离航道误入养殖区导致养植物毁损

案件的高发态势表明：船舶在制定前往岚山港的航次计划时，应当审慎考虑，将上述危险地区划为不可航水域。另外，收到当地海事局相关航行预警的当事船舶应当进一步考虑将相关信息上报英国水文局，以便其对更新相关海图的必要性进行评估。

上述类似案件还存在持续扩散的趋势。在近期发生的一起舟山港外养殖区受损案件中，导致事故的部分原因是当地代理未能及时将相关航行警告传达给当事船舶。更为复杂的是：协会还了解到许多事件中涉及无照经营的养殖区，这些养殖区既没有在海图上加以标注，也没有配备相应的目视航标标识。



## 从危地马拉运输铁矿粉

**始于危地马拉的铁矿粉运输是一项新业务，首批货物于2012年10月从圣托马斯德卡斯蒂利亚港(St Tomas de Castillo)装船出运。**

目前有限的经验表明：铁矿粉一般由敞篷卡车运送到码头边，然后被覆盖堆存。可以料想的是，当地处理这种货物的经验和相关适格检验设备都将会十分有限。而这也将会给货物的取样、评估、检验过程的可信度带来不利影响。值得一提的是，英斯贝克(Inspectorate)在危地马拉建有一个实验室，据信通常几天内就能获得确定的货物分析检验结果。由于此前鲜有这类货物从危地马拉装船出运的先例，协会船东应当对待运货物的安全、适运性引起足够重视，在必要时积极寻求协会协助在当地安排货物装前检验。

