

货物液化问题 - 巴西烧结料

几位会员报告了在巴装载的烧结料货物的问题。到目前为止，马德拉港和斯塔纳港的问题最为突出。

烧结料和液化

烧结料系指含铁粉颗粒和水分的铁精矿，类似于铁矿粉¹。烧结料存在液化风险，可能导致货物移位和不稳定。液化曾造成大量人员伤亡，导致许多海员丧生。今年本协会曾发出两份“国际保赔集团会员通函”²，提醒会员液化的危害性及应采取的安全措施，特别是当货物为铁矿粉和镍矿时。

问题

协会注意到，至少在一个案件中，托运人将烧结料货物申报为《国际海运固体散货安全操作规则》中定义的 C 组货物（不会液化的货物）。这显然违反了规则，因为一旦烧结料在装载时的含水量超过适运水分限量（“TML”），即规则中定义的流动水分点（“FMP”）的 90%，就应划分为会液化的 A 组货物（组名为“精矿粉”）。有一些报告称当地检验人员不足，导致检验员同时担任托运人和船东的代理——这种情况明显存在利益冲突。还有一些报告称，当地缺乏可靠且有能力的检测机构，根据规则规定的方法进行 FMP 测试。一些报告还称，托运人托运的货物有时来自尚未采样/化验的库存。

暴雨将增加货物的含水量，从而加剧问题的严重性。正如上述通函中描述的那样，“可选”测试并不旨在代替或取代应由托运人负责的实验室测试。规则第 8 条规定，一旦样品显示液化迹象，即平坦表面上发现自由水，则应在装货前对其进行额外的化验。不得将“可选”测试的结果作为装货的唯一依据。“可选”测试可以确定货物是否不适合装运，但并不能确定货物是否适合装运。货物是否适合装运只能通过化验确定。由于巴西显然缺乏可靠的检测机构，近期专家甚至建议将样品送往英国进行测试，但这显然会导致严重的延误。在此值得强调的是，应避免装载尚未测试的货物或其部分，并将其记录为规则中可安全载运的货物。因为一旦装载这些货物，就很难卸下，更何况识别货物中“不安全”而需卸载的部分在实际操作中是很困难的。

检验费用和保赔保险范围

货物（如烧结料、铁矿粉和镍矿）检验的主要目的是确认货物是否可以安全运输。因此，协会不会赔付检验费用，也不会将检验视为避免或减少损失的一项措施，原因是如果会员遵照规则的安全运输规定，就不会出现超出保赔范围以外的风险。但

¹ 2010 年 2 月/4 月第 197 号 Gard 新闻“未经加工的矿石（铁矿粉和镍矿）的液化”

² 见第 16/2010 号和第 23/2010 号 Gard 会员通函

联系我们

防止损失高级经理

Terje R. Paulsen

→ terje.paulsen@gard.no

高级防止损失执行官

Marius Schönberg

→ marius.schonberg@gard.no

是止如果检验结果在理赔索赔的抗辩中起了积极作用，则检验费用可以获得全额或
货物价值问题——巴西烧结料



协会将尽量协助会员处理上述问题货物。但需要指出的是，如果会员违反规则，可能会影响协会的承保范围。Gard 规则第 74 条规定，因不安全或过度危险的航行或航程而产生的责任、成本和费用不属于承保范围。运输上述货物可能会引起属于抗辩保险范围的索赔，包括经协会事先批准而支出的、与该等索赔有关的检验费用。

建议及注意事项

会员在签订新的租船合同前，应仔细考虑运输前述货物存在的潜在成本/风险。如果货物不属于不允许装运的货物，会员应尽量在租船合同中并入相关条款，要求承租人提供规则中要求的文件（包括经认可的实验室签发的测试证明），确保船东在装货前/装货时有权对货物进行取样/测试，并要求承租人负责支付由装货引起的一切费用和后果。协会可以就这种租船合同条款的措辞提供建议。如果会员根据现有租船合同的规定确认运输烧结料或接受烧结料订舱，还应参考第 16/2010 号国际保赔集团通函中列出的预防措施。

联系我们

防止损失高级经理

Terje R. Paulsen

→ terje.paulsen@gard.no

高级防止损失执行官

Marius Schönberg

→ marius.schonberg@gard.no