

## 貨物液化問題 - 巴西燒結料

幾位會員報告了在巴西裝載的燒結料貨物的問題。到目前為止，馬德拉港和聖塔納港的問題最為突出。

### 燒結料和液化

燒結料系指含鐵粉顆粒和水分的鐵精礦，類似於鐵礦粉<sup>1</sup>。燒結料存在液化風險，可能導致貨物移位和不穩定。液化會造成大量人員傷亡，導致許多海員喪生。今年本協會曾發出兩份“國際保賠集團會員通函”<sup>2</sup>，提醒會員液化的危害性及應採取的安全措施，特別是當貨物為鐵礦粉和鎳礦時。

### 問題

協會注意到，至少在一個案件中，托運人將燒結料貨物申報為《國際海運固體散貨安全操作規則》中定義的 C 組貨物（不會液化的貨物）。這顯然違反了規則，因為一旦燒結料在裝載時的含水量超過適運水分限量（“TML”），即規則中定義的流動水分點（“FMP”）的 90%，就應劃分為會液化的 A 組貨物（組名為“精礦粉”）。有一些報告稱當地檢驗人員不足，導致檢驗員同時擔任托運人和船東的代理——這種情況明顯存在利益衝突。還有一些報告稱，當地缺乏可靠且有能力的檢測機構，根據規則規定的方法進行 FMP 測試。一些報告還稱，托運人托運的貨物有時來自尚未採樣/化驗的庫存。

暴雨將增加貨物的含水量，從而加劇問題的嚴重性。正如上述通函中描述的那樣，“可選”測試並不旨在代替或取代應由托運人負責的實驗室測試。規則第 8 條規定，一旦樣品顯示液化跡象，即平坦表面上發現自由水，則應在裝貨前對其進行額外的化驗。不得將“可選”測試的結果作為裝貨的唯一依據。“可選”測試可以確定貨物是否不適合裝運，但並不能確定貨物是否適合裝運。貨物是否適合裝運只能通過化驗確定。由於巴西顯然缺乏可靠的檢測機構，近期專家甚至建議將樣品送往英國進行測試，但這顯然會導致嚴重的延誤。在此值得強調的是，應避免裝載尚未測試的貨物或其部分，並將其記錄為規則中可安全載運的貨物。因為一旦裝載這些貨物，就很難卸下，更何況識別貨物中“不安全”而需卸載的部分在實際操作中是很困難的。

### 檢驗費用和保賠保險範圍

貨物（如燒結料、鐵礦粉和鎳礦）檢驗的主要目的是確認貨物是否可以安全運輸。因此，協會不會賠付檢驗費用，也不會將檢驗視為避免或減少損失的一項措施，原因是如果會員遵照規則的安全運輸規定，就不會出現超出保賠範圍以外的風險。但

<sup>1</sup> 2010 年 2 月/4 月第 197 號 Gard 新聞“未經加工的礦石（鐵礦粉和鎳礦）的液化”

<sup>2</sup> 見第 16/2010 號和第 23/2010 號 Gard 會員通函

### 聯繫我們

防止損失高級經理

Terje R. Paulsen

→ [terje.paulsen@gard.no](mailto:terje.paulsen@gard.no)

高級防止損失執行官

Marius Schönberg

→ [marius.schonberg@gard.no](mailto:marius.schonberg@gard.no)

是止如果檢驗結果在保賠索賠的抗辯中起了積極作用，則檢驗費用可以獲得全額或  
貨物積化問題——巴西燒結料



協會將儘量協助會員處理上述問題貨物。但需要指出的是，如果會員違反規則，可能會影響協會的承保範圍。Gard 規則第 74 條規定，因不安全或過度危險的航行或航程而產生的責任、成本和費用不屬於承保範圍。運輸上述貨物可能會引起屬於抗辯保險範圍的索賠，包括經協會事先批准而支出的、與該等索賠有關的檢驗費用。

#### 建議及注意事項

會員在簽訂新的租船合同前，應仔細考慮運輸前述貨物存在的潛在成本/風險。如果貨物不屬於不允許裝運的貨物，會員應儘量在租船合同中併入相關條款，要求承租人提供規則中要求的檔（包括經認可的實驗室簽發的測試證明），確保船東在裝貨前/裝貨時有權對貨物進行取樣/測試，並要求承租人負責支付由裝貨引起的一切費用和後果。協會可以就這種租船合同條款的措辭提供建議。如果會員根據現有租船合同的規定確認運輸燒結料或接受燒結料訂艙，還應參考第 16/2010 號國際保賠集團通函中列出的預防措施。

---

#### 聯繫我們

防止損失高級經理

Terje R. Paulsen

→ [terje.paulsen@gard.no](mailto:terje.paulsen@gard.no)

---

高級防止損失執行官

Marius Schönberg

→ [marius.schonberg@gard.no](mailto:marius.schonberg@gard.no)