

最新消息——在美国港口装运干酒糟

背景

2010年5月，Gard讨论过干酒糟（干酒糟和含可溶物干酒糟）载运的问题¹，并重点分析了相关的法规和风险。

之后，Gard又收到会员的咨询，要求本协会就下列问题提供进一步建议：租船人/托运人在提供美国海岸警卫队签发的授权书后，能否装运产自美国（主要输出国之一）的含可溶物干酒糟（DDGS）。上述授权书意在授权将DDGS视为非危险品（C类货物），并根据《国际海运固体散装货物规则》（IMSBC规则）第1.3条的规定进行运输。²

对于美国海岸警卫队授权的DDGS货物在美国港口装运事宜的最新发展趋势，本防损通函旨在提供相关的信息。

美国提交给国际海事组织的申请

《规则》第1.3条规定，装货港的主管部门有权评估，目前尚未列入《规则》附录一的某种固体散货，如DDGS，是否会对运输产生特定危害。经评估后认为不存在该等特定危害的，应授权运输该货物，并将授权的内容告知卸货港和船旗国的主管部门。《规则》第1.3条进一步规定，装货港主管部门应向船长出具一份证明，说明货物的特性，以及货物运输和搬运应具备的条件，它们还应向国际海事组织提交一份申请书，请求将上述固体散货纳入《规则》的附录一。

美国方面已经向国际海事组织提交了一份申请，要求将DDGS纳入《规则》，并列为C类货物。申请文件称，散装DDGS在过去的25年中一直作为非危险品运输，从未发生过事故，并以样品测试和装船监测方面的资料加以佐证。申请文件进一步称，散装的DDGS在使用船舶运输时，可能显示出轻微的自热性，但有证据证明，该货物起火的可能性相当小，而且，DDGS本身具有粘结性，在运输过程中不会发生液化或位移。

国际海事组织对DDGS属于C类货物的批准

国际海事组织有望在今年早些时候将DDGS批准为C类货物，但条件是该等DDGS货物的水分含量最高不超过13%，且油分含量最高不超过11%。美国海岸警卫队的授权书中也写明了这几个指标，还规定船上应保留一份授权书的副本，并附随《规则》第4条要求的货运文件。《规则》第4条列出了托运人须在装货前及早提供给船长的资料 and 文件。

[→ 接下页](#)

联系我们

防止损失高级经理
Terje R. Paulsen
[→ terje.paulsen@gard.no](mailto:terje.paulsen@gard.no)

高级防止损失执行官

1 [防止损失通函第07-10号：干酒糟的载运](#)

2 <http://www.imo.org/ourwork/safety/regulations/pages/bulkcarriers.aspx>

© Gard AS , 2011年6月



《规则》关于DDGS等的修订，一旦获得批准，有可能在2013年1月1日起生效。但在此之前，美国海岸警卫队的授权书是否符合《规则》的要求，仍然无法确定，原因是Gard曾见过的多个版本的授权书，都是以美国谷物协会为收件人的。因此可以说，该授权书不属于《规则》第1.3.2条规定的、由主管部门出具给船长的证明。

建议

就无须美国海岸警卫队授权的DDGS货物而言，以及针对那些并非产自美国且未获主管部门类似授权的DDGS货物，Gard的防止损失通函第07-10号中提出的建议依然有效。这些建议还适用于美国方面在修订上述《规则》的申请中未提及的DDG货物。

在《规则》完成修订并将DDGS纳入其中之前，Gard建议，除美国海岸警卫队致美国谷物协会的授权书之外，会员还应当要求租船人/托运人提供《规则》第1.3.2条规定的由主管部门出具给船长的证明，以及《规则》第4条列明的资料 and 文件（包括一份水分和油分含量证书，以表明货物的相关指标未超出前述规定）。在《规则》修订前，我们还建议会员对货堆内的货物温度进行监控/记录。

然而，目前尚不明确，根据《规则》第1.3条，谁负有向卸货港和船旗国主管部门通知的责任。关于这一点，会员应当同租船人/托运人进行确认。本协会建议，由托运人负责通知卸货港的主管部门，而由船方通知船旗国的主管部门。

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 Schønberg
→ marius.schonberg@gard.no

防止损失执行官
Kristin Urdahl
→ kristin.urdahl@gard.no

