

Số 24 2010/2011 - Ấn Độ - Vận Chuyển An Toàn Quặng Sắt Mịn từ các Cảng Ấn Độ

Tháng 12 năm 2010

Thưa các Ngài

Ấn Độ - Vận Chuyển An Toàn Quặng Sắt Mịn từ các Cảng Ấn Độ

Giới thiệu

Có thể các Thành Viên đều đã biết, trong năm 2009 hai con tàu Asian Forest và Black Rose đã bị lật và chìm sau việc hóa lỏng của hàng quặng sắt mịn mà họ đã chất lên tàu tại các cảng Mangalore và Paradip của Ấn Độ. Trước đó, đã từng xảy ra các sự cố hóa lỏng khác, đặc biệt là khi hàng hóa chuyên chở được chất lên tàu trong hoặc sau mùa mưa bão ở Ấn Độ, kết quả là các tàu chở hàng đều rơi vào tình trạng mất cân bằng và buộc phải tìm nơi trú ẩn.

Trong một số trường hợp khác hàng hoá chuyên chở đã được chất lên tàu bị phát hiện có hàm lượng độ ẩm vượt quá Giới Hạn Độ Ẩm Cho Phép Chuyên Chở (TML) trước khi tàu chở hàng khởi hành và các con tàu này đã bị các cơ quan chức năng có thẩm quyền tại các cảng sở tại ngăn không cho nhổ neo rời cảng cho đến khi tình hình được xử lý khắc phục, dẫn đến tình trạng chậm trễ đáng kể.

Chính Phủ Ấn Độ thông qua Bộ Vận Chuyển Đường Biển, Tổng Cục Vận Chuyển Đường Biển (DGS) đã tiến hành điều tra các vụ đắm tàu và đã thành lập một Ủy Ban để xem xét việc bốc xếp và vận chuyển quặng sắt cục thường và quặng sắt mịn an toàn từ các cảng Ấn Độ. DGS đã ban hành một số Thông Báo về Vận Chuyển Hàng Hóa Đường Biển, trong số đó Thông Báo mới đây nhất là [Thông Báo M Số 9 Năm 2010](#), ngày 27 tháng 8 năm 2010. Nhóm Hội Quốc Tế đang tiến hành trao đổi với DGS về một số vấn đề nảy sinh từ các Thông Báo M (Thông báo về Hàng hóa Vận chuyển) và cách thức chúng liên quan đến Bộ Luật Chở Xô Hàng Rời Rắn Bằng Đường Biển Quốc Tế (IMSBC). Thông Báo M Số 9 đang được đưa thành luật ở Ấn Độ như là một phần của các Quy Định Vận Chuyển Hàng Hóa.

Chính Phủ Ấn Độ cũng đệ trình một báo cáo trước phiên họp 87 của Ủy Ban An Toàn Hàng Hải IMO (MSC) vào tháng 5 năm 2010, báo cáo những kết quả điều tra về 2 con tàu gặp nạn, tổn thất và những hành động mà các nhà chức trách Ấn Độ đã thực hiện sau khi xảy ra sự cố gặp nạn cùng với một loạt những khuyến nghị khác nhau liên quan đến việc vận chuyển quặng sắt mịn. Báo cáo được xem xét bởi phiên họp thứ 15 của Tiểu Ban Hàng Hóa Nguy Hiểm, Hàng Hoá Rắn và Các Container (DSC) vào tháng 9 năm 2010. DSC đã ban hành Thông Tư [DSC.1/Circ 63](#) trong đó đưa ra một số kết luận và khuyến nghị liên quan đến việc vận chuyển quặng sắt mịn.

Với các sự cố đã được đề cập tới thì điều quan trọng nhất là các Hội Viên phải đảm bảo rằng tất cả các yêu cầu của nước sở tại và quốc tế, bao gồm cả những yêu cầu theo quy định của Bộ Luật IMSBC, liên quan đến việc bốc xếp hàng hóa, sắp xếp, vận chuyển và dỡ các loại quặng sắt cục và quặng sắt mịn được chất lên tàu tại các cảng Ấn Độ đều phải hoàn toàn tuân thủ.

Bộ Luật Chở Xô Hàng Rời Rắn Bằng Đường Biển Quốc Tế (IMSBC)

Bộ Luật IMSBC được ban hành trong khuôn khổ quy định của SOLAS 1974 và các Nghị Định Thư của nó, là một phần cấu thành không thể tách rời của Bộ Luật 1958 về Vận Chuyển Hàng Hóa Đường Biển của Ấn Độ (đã được bổ sung, sửa đổi). Bộ Luật này đưa ra các quy định đã được nhất trí thông qua trên bình diện quốc tế đối với việc bốc xếp và vận chuyển xô hàng rời rắn một cách an toàn, bao gồm những hàng hoá mà có thể hóa lỏng, chẳng hạn như quặng sắt mịn. Những hàng hoá chưa được liệt kê cụ thể được đề cập trong Phần 1.3 của Bộ Luật. Bộ Luật IMSBC hiện đang có tính chất tham vấn, song

sẽ trở thành quy định quốc tế bắt buộc vào ngày 1 tháng 1 năm 2011. Tuy nhiên, tại Ấn Độ, Bộ Luật này trong thực tế đã bắt buộc bằng việc ban hành Thông Báo M Số 9.

Quy Định VI / 2 của SOLAS 1974 yêu cầu người gửi hàng phải cung cấp cho thuyền trưởng hoặc đại diện của thuyền trưởng tất cả các thông tin liên quan đến hàng hoá một cách đầy đủ trước khi bốc xếp hàng lên tàu cho phép mọi sự phòng ngừa có thể cần thiết đối với việc sắp xếp phù hợp và vận chuyển hàng hoá an toàn phải được thực thi.

Phần 4 của Bộ Luật IMSBC quy định các nghĩa vụ và trách nhiệm đối với người gửi hàng về việc cung cấp thông tin về hàng hoá vận chuyển. Quan trọng nhất đối với những chủng loại hàng hoá vận chuyển có thể hóa lỏng (hàng hoá thuộc Nhóm A), là người gửi hàng phải cung cấp các loại giấy chứng nhận kiểm định hàng hóa trước khi bốc xếp hàng lên tàu minh chứng làm rõ hàm lượng độ ẩm và TML của hàng hoá. Đối với hàng hoá vận chuyển là quặng sắt mịn, TML được quy định trong Bộ Luật IMSBC là 90% Điểm Âm Lưu Chảy (FMP). FMP chỉ có thể được xác định bởi việc phân tích mẫu hàng hóa của phòng thí nghiệm. Bất cứ hàng hóa chuyên chở nào có hàm lượng độ ẩm vượt quá TML thì không được chấp nhận chất lên tàu (trừ khi, các con tàu được đóng hoặc lắp đặt một cách đặc biệt).

Quặng sắt mịn không có riêng mục lục (bản liệt kê) của mình trong Bộ Luật IMSBC nhưng phải được coi là loại hàng hóa Nhóm A .

Nghĩa Vụ của Thuyền Trưởng

Thuyền trưởng hoặc đại diện của mình cần phải giám sát các hoạt động bốc xếp hàng hóa lên tàu từ đầu đến cuối. Việc bốc xếp hàng hóa không được bắt đầu cho đến khi thuyền trưởng hoặc đại diện của tàu chở hàng đã có tất cả những thông tin cần thiết về hàng hóa vận chuyển dưới dạng văn bản như đã nêu ở trên. Thuyền trưởng có một đặc quyền quan trọng hơn cả trong khuôn khổ quy định của SOLAS là không cho bốc xếp hàng hóa vận chuyển hoặc ngừng việc bốc xếp hàng hoá nếu có bất kỳ mối quan ngại nào về việc tình trạng của hàng hoá vận chuyển có thể ảnh hưởng đến sự an toàn của tàu hàng.

Nghĩa Vụ của người gửi hàng

Thông Tin về Hàng Hóa Vận Chuyển

Người gửi hàng phải cung cấp cho thuyền trưởng hoặc đại diện của thuyền trưởng tất cả những thông tin và tài liệu cần thiết được yêu cầu theo quy định của Bộ Luật IMSBC bằng văn bản đáp ứng đủ về mặt thời gian trước khi bốc xếp hàng lên tàu để cho phép các biện pháp phòng ngừa có thể cần thiết đối với việc bốc xếp thích hợp và vận chuyển hàng hoá an toàn được thực thi. (Bộ Luật IMSBC, Phần 4.2.1).

Tài Liệu

Các tài liệu phải bao gồm:

- Giấy chứng nhận/tờ khai xác nhận hàm lượng độ ẩm của hàng hóa vận chuyển được bốc xếp trong từng khoang chứa của tàu chở hàng cùng một văn bản tuyên bố theo kiến thức hiểu biết tốt nhất của người gửi hàng là hàm lượng độ ẩm chính là hàm lượng độ ẩm trung bình của hàng hoá vận chuyển
- Một giấy chứng nhận xác nhận TML của hàng hoá vận chuyển cùng với các kết quả kiểm định FMP do một phòng thí nghiệm có thẩm quyền cấp

Bộ Luật IMSBC yêu cầu khoảng thời gian giữa việc kiểm định Điểm hóa lỏng (FMP) và việc bốc xếp hàng hóa lên tàu không quá 6 tháng đối với các chất thông thường, trừ khi quá trình sản xuất có sự biến động thay đổi dưới bất kỳ hình thức nào. Khoảng thời gian giữa việc kiểm định hàm lượng độ ẩm và việc bốc xếp hàng hóa vận chuyển không bao giờ được quá 7 ngày. Tuy nhiên, với các chất không theo quy cách,

chẳng hạn như các loại quặng sắt mịn thì mỗi lô hàng vận chuyển phải được tiến hành kiểm tra. Nếu có mưa lớn giữa khoảng thời gian kiểm định và bốc xếp hàng hóa vận chuyển thì người gửi hàng phải tiến hành kiểm tra kiểm định để đảm bảo rằng hàm lượng độ ẩm của hàng hoá vẫn ít hơn giới TML của nó (Bộ Luật IMSBC, Phần 4.5.1 và 4.5.2).

Các thuyền trưởng cần phải thận trọng với những loại chứng nhận kiểm định do phòng thí nghiệm của người gửi hàng cung cấp và các mức tỷ lệ % hàm lượng độ ẩm rất gần với TML.

Các phòng thí nghiệm

Người gửi hàng phải xác định rõ phòng thí nghiệm được sử dụng để tiến hành kiểm định các mẫu hàng hóa vận chuyển. Chúng tôi khuyến cáo các thuyền trưởng hãy nên kiểm tra cùng với các cộng tác viên sở tại/giám định viên được chỉ định để đảm bảo rằng phòng thí nghiệm đó là phòng thí nghiệm có uy tín và năng lực thẩm quyền Số lượng các phòng thí nghiệm như thế này tại Ấn Độ hiện đang rất hạn chế.

Các kho chứa

Người gửi hàng phải xác định rõ các kho chứa mà từ đó hàng hoá sẽ được bốc xếp và xác nhận bằng văn bản rằng các mẫu hàng hóa đã được kiểm định, và phù hợp với các loại giấy chứng nhận đã được cấp/các loại tờ khai đã lập, đều có nguồn gốc xuất xứ từ các kho chứa đó.

Sà lan

Trường hợp sà lan được sử dụng để vận chuyển hàng hoá tứ tàu chở hàng, thì các loại sà lan đó phải có khả năng được nhận diện bởi giám định viên đã được thuyền trưởng/tàu chở hàng chỉ định.

Những vấn đề gặp phải với việc vận chuyển quặng sắt mịn từ Ấn Độ

Chúng ta biết rằng các Hội Viên đã từng gặp phải một số vấn đề với các chuyến vận chuyển quặng sắt mịn từ Ấn Độ, bao gồm:

- Các giấy chứng nhận và các tờ khai hàng hóa vận chuyển không được cung cấp
- Hàm lượng độ ẩm và các giấy chứng nhận TML không chuẩn xác, dẫn tới kết quả là hàng hóa được xuất trình để chuyên chở không đảm bảo an toàn
- Hàng hoá vận chuyển được mô tả sai lệch để tránh việc áp dụng Bộ Luật IMSBC
- Các loại quặng sắt mịn không được khai báo là hàng hóa Nhóm A
- Những áp lực thương mại tác động tới các thuyền trưởng là không được khởi hành chậm và không được vận chuyển hàng hoá mà không có các giấy chứng nhận chuẩn xác
- Các điều khoản hạn chế trong hợp đồng thuê tàu
- Hàng không được đưa vào kho chứa mà giao hàng trực tiếp từ mỏ
- Chỉ có duy nhất một giấy chứng nhận được cung cấp khi có nhiều nguồn hàng hóa khác nhau
- Giấy chứng nhận về Hàm Lượng Độ Ẩm quá thời gian quy định 7 ngày

Biện pháp phòng ngừa

1. Không được bắt đầu việc bốc xếp hàng hóa cho đến khi thuyền trưởng có tất cả các thông tin và tài liệu/các giấy chứng nhận cần thiết về hàng hóa vận chuyển mà người gửi hàng có nghĩa vụ cung cấp trong khuôn khổ quy định của Bộ Luật IMSBC hoặc các quy định sở tại và thoả mãn điều kiện hàng hoá đủ an toàn để bốc xếp và vận chuyển.

2. Tiếp theo việc tham vấn ý kiến với các Nhà Quản lý, hãy chỉ định một giám định viên thay mặt cho tàu trở hàng trước khi bốc xếp hàng lên tàu để hỗ trợ thuyền trưởng. Trong bất cứ trường hợp nào thì đó có thể là yêu cầu sở tại phải làm như vậy. Tuy nhiên, việc làm này cần được thể hiện rõ ràng đối với các cơ

quan chức năng cảng biển và các cơ quan chức năng có thẩm quyền, người gửi hàng và người thuê tàu rằng việc chỉ định giám định viên theo tàu không nhằm và không làm giảm nghĩa vụ của người gửi hàng theo Quy Định của Bộ Luật IMSBC hoặc các quy định sở tại. Các điều khoản về việc chỉ định giám định viên cần phải bao gồm những nội dung sau đây:

- Phải hỗ trợ thuyền trưởng tuân thủ các nghĩa vụ của mình theo quy định của Bộ Luật IMSBC và các quy định sở tại
- Liên lạc và giữ liên lạc với các nhà cung cấp nhằm xác định các kho chứa mà từ đó các hàng hoá sẽ được vận chuyển trên tàu và để đảm bảo rằng các mẫu hàng hóa mang tính đại diện được lấy đúng theo quy định của Phần 4.4 và 4,6 của Bộ Luật IMSBC
- Lấy mẫu hàng hóa đại diện của chính bản thân chủ sở hữu để tiến hành kiểm định tại một phòng thí nghiệm độc lập có thẩm quyền
- Giữ liên lạc với một chuyên gia độc lập được chỉ định thay mặt cho Hội Viên nhằm đảm bảo rằng phòng thí nghiệm độc lập có thẩm quyền đó tiến hành các công việc kiểm định theo quy định của Phụ lục 2 của Bộ Luật IMSBC
- So sánh đối chiếu với các loại giấy chứng nhận của người gửi hàng với kết quả kiểm định của chính chủ sở hữu đối với giới hạn TML và hàm lượng độ ẩm. Các thuyền trưởng cần phải thận trọng với những loại chứng nhận hàm lượng độ ẩm do phòng thí nghiệm của người gửi hàng cung cấp và các mức tỷ lệ % về hàm lượng độ ẩm rất gần với TML
- Giám sát hoạt động bốc xếp hàng hóa lên tàu từ đầu đến cuối, đặc biệt chú ý đến các điều kiện thời tiết và sự hiện diện của bất kỳ loại hàng hóa nào có độ ẩm, đặc biệt trong các sà lan
- Giám sát các kho chứa và/hoặc các sà lan để đảm bảo rằng các hàng hóa được xuất trình để vận chuyển đều đến từ các kho chứa và/hoặc các sà lan được chỉ định và kiểm định. Điều này sẽ bao gồm việc nắm giữ một bản tổng hợp thận trọng và nhận diện các sà lan được cung cấp để bốc xếp hàng
- Đảm bảo rằng việc bốc xếp hàng hóa vận chuyển bị đình chỉ khi trời mưa, và các nắp khoang (hầm chứa hàng) đều đóng
- Cẩn thận kiểm tra hàng hóa vận chuyển bốc xếp từ các sà lan và kho chứa không có mái che, và tiến hành kiểm định "hộp", đặc biệt khi đã xảy ra mưa. Việc kiểm định "hộp" được mô tả trong Phần 8.4 của Bộ Luật IMSBC là việc kiểm tra tại chỗ mà Thuyền Trưởng có thể tiến hành nhằm xác định một cách tương đối khả năng lưu chảy. Tuy nhiên, việc kiểm tra "hộp" không có nghĩa là để thay thế hoặc thay cho việc kiểm định tại phòng thí nghiệm vốn là trách nhiệm của người gửi hàng. Phần 8.4 quy định rằng nếu mẫu hàng cho thấy các dấu hiệu hóa lỏng (tức là có hơi ẩm tự do hoặc xuất hiện tình trạng lỏng dễ chảy), cần phải tiến hành bố trí sắp xếp để có thêm các bước kiểm định bổ sung thêm được tiến hành đối với vật liệu trước khi chúng được chấp nhận bốc xếp lên tàu. Tuy nhiên, hàng hoá vận chuyển không bao giờ được chấp nhận chỉ trên cơ sở phương pháp kiểm định "hộp". Những kiểm định như vậy có thể chỉ ra rằng hàng hoá vận chuyển không thích hợp cho việc vận chuyển, nhưng không thể xác nhận rằng hàng hoá vận chuyển đó phù hợp để được bốc xếp lên tàu. Điều này chỉ có thể được xác định bằng cách kiểm định trong phòng thí nghiệm
- Dừng việc bốc xếp hàng hóa vận chuyển nếu hàng hoá đưa ra có vẻ bị ẩm ướt, hoặc nếu độ ẩm được phát hiện sau khi kiểm định "hộp"

3. Nếu thuyền trưởng hoặc kiểm định viên được thuyền trưởng chỉ định được đề nghị ký bất kỳ tài liệu nào xác nhận rằng loại hàng hóa này đủ an toàn để chuyên chở thì nên từ chối ký tên. Nghĩa vụ theo quy định của Bộ Luật IMSBC đối với người gửi hàng là phải khai báo rằng hàng hoá vận chuyển đảm bảo an toàn để chuyên chở và việc ký vào một văn bản như vậy có thể ảnh hưởng tới quyền lợi của Hội Viên trong trường hợp tổn thất xảy ra tiếp sau đó.

4. Báo cáo lại bất kỳ áp lực thương mại đối với các Nhà Quản Lý để vấn đề này có thể được Nhóm Hội quốc tế đưa ra trước DGS.

5. Các Hội Viên cần phải xem xét làm thế nào họ có thể tự bảo vệ mình về mặt hợp đồng trước khi đồng ý thực hiện chuyên chở hàng hóa nặng sắt mịn, ví dụ như bằng cách đưa vào một điều khoản quy định thích hợp trong bất kỳ một hợp đồng thuê tàu nào. Tương tự, các Hội viên không nên để bị gây áp lực

trong việc ký kết hợp đồng thuê tàu trong đó hạn chế quyền áp dụng đầy đủ các quy định của Bộ Luật IMSBC, chỉ định giám định viên độc lập và các chuyên gia mà họ lựa chọn hoặc lấy và kiểm định các mẫu hàng hóa.

6. Các Hội Viên cần trình bày với các Nhà Quản Lý bất kỳ mối quan ngại nào về hợp đồng và/hoặc việc vận chuyển hàng hóa an toàn mà họ có thể gặp phải liên quan đến quặng sắt cục và quặng sắt mịn được bốc xếp lên tàu tại Ấn Độ.

Hậu quả của việc Hội Viên không tuân thủ Bộ Luật IMSBC

Những rủi ro tổn thất về sinh mạng, thiệt hại đối với môi trường và mất mát tài sản đã quá rõ ràng, nhưng nếu một Hội Viên không tuân thủ Bộ Luật IMSBC và/hoặc các quy định sở tại thì họ cũng cần phải nhận thức được rằng họ có thể làm phung phí tới bảo hiểm của Hội. Tất cả các Hội trong nhóm Hội quốc tế đều có Những quy tắc giống nhau trong việc qui định loại trừ việc bảo hiểm đối với các nghĩa vụ, các khoản chi phí và chi phí phát sinh từ các thương vụ giao dịch hay các chuyến vận chuyển hàng hải không an toàn hoặc quá mức nguy hiểm.

Tất cả các Hội trong nhóm Hội Quốc Tế đều đã ban hành một Thông Tư tương tự.

Quan trọng

Các Thành Viên phải liên lạc với Người Quản Lý về việc bố trí hoặc thuê một chiếc tàu chở hàng cho hàng hóa quặng sắt mịn từ Ấn Độ để có thể chỉ định ngay kiểm định viên và chuyên gia sở tại. Nếu hàng hoá đã được lưu giữ trong kho thì có thể bố trí lấy và gửi các mẫu hàng hóa lấy tới một phòng thí nghiệm độc lập có thẩm quyền để kiểm định dưới sự giám sát của một chuyên gia trước khi tàu tới. Tuy nhiên, khả năng chậm trễ không thể loại trừ, đặc biệt nếu các Nhà Quản Lý không được thông báo trước hoặc nếu hàng hóa vận chuyển vẫn đang trong quá trình khai thác.

Các Hội Viên cũng cần phải chú ý đảm bảo rằng các điều khoản trong hợp đồng thuê tàu, hợp đồng vận chuyển hoặc hợp đồng khác (nếu có) phải rõ ràng để bảo vệ vị thế của họ, và nên liên hệ với phòng Giải Quyết Khiếu Nại của Hội để được tư vấn thêm trước khi tham gia vào việc bố trí hay hợp đồng thuê tàu như vậy.

Trân trọng

Thay mặt cho: **West of England Insurance Services (Luxembourg) S.A.**
(Với cương vị là các Nhà Quản Lý)

M W H Williams
Giám đốc