



2010年5月28日，星期五

697号公告-05/10-----水泥货物运输 -----美国

本协会最近遇到了这样一个案件：协会某会员发生了金额超过 100,000 美元的船舶清理费用，且船舶被延迟了 8 天时间。导致上述高额费用以及延迟的其中某些因素本可以避免，本协会现发布本公告，为运输散装水泥到美国港口的会员提供协助。

一些因素会对散装水泥卸货以及随后船舱清理工作的结果起着决定作用。这些因素包括：

1. 装货前货舱的状况(清洁度)
2. 装货时当地的天气状况
3. 打开或关闭舱口装货
4. 装货时货物的含水量
5. 航行中舱口的泄漏或进水(海水或压舱水)的状况
6. 卸货时当地的天气状况
7. 卸货期间打入温度相对较低的压载水/可能发生舱汗情况。

上述某些状况船东是无法避免的，如装货港或卸货港当地的天气状况，水泥装货时的含水量。航行指令或租船合同决定了其它的一些因素，如打开(重力自动加料)或关闭(吹填方式)舱口装货。还有其它一些船东未必可防止的运输状况，即：在卸货过程中通过舱口泄漏(恶劣天气状态下)或装载压舱水使船舶受力减到最少。

在本案中，我们发现装货期间，特别是 7 天的卸货过程中，当地天气对造成货物卸载后货舱内的恶劣状况起着重要作用；水泥残渣，即船上剩余未卸清的物质，在货物卸载完成时部分发生了硬化。另外，岸上清洁人员采取的行动使状况变得更严重，并因采用不恰当方式尝试清除已部分变硬的残留水泥又未立即报告承租人船舱的恶劣状况而进一步拖延了清洁工作和船舶离港。

在平安无事的“正常”航程中完成卸载散装水泥后，一种薄而干的水泥残余物和很多的小块水泥仍会松散地粘附在货舱裸露的表面上，包括肋骨、船壳板、舷墙、菱形板和管托、楼梯井、底边舱顶和货舱底部。残余物最好用扫帚、刷子和气枪把松而干的水泥敲开，使用载人升降机把敲开的水泥移至货舱底部，然后可在货舱底处把这些松散的水泥收集起来并打包送离货舱。松散的水泥移除完毕后，可使用高压清洗机(2500 磅/平方英寸)用淡水由顶部至

LP Bulletin

底部冲洗每个货舱，以移除所有残留的水泥尘埃。

通常情况下，使用载人升降机，清洗一个运输完散装水泥的标准五舱口大型轻便散装船，由船员协助岸上人员，清理时间大约为 48 至 60 个小时，人工与设备花费约为 42,000 至 50,000 美元。

以下照片是在完成首次清理操作（扫除、吹风和压力冲洗）后拍摄的。注意表面上残余的半硬化水泥残留物。正常情况下，所有水泥残留物应已被移除。



由于卸货后水泥残留物半硬化的特性，在清理开始时应采用一种更为积极办法。即在进行压力冲洗前，应使用坚硬鬃毛扫和手刮板尽量清除水泥残留物。清洗机（2,500 磅/平方英寸）并没有足够的冲力清除半硬化水泥残留物。把水加到水泥残留物中，对水泥硬化过程有协助作用。不幸的是，清洁公司在威力大得多的清洗机（20,000 磅/平方英寸）被运上船之前，继续使用原来的清洗机对货舱从顶部至底部进行压力冲洗。

以下照片显示的是一台配置为 20,000 磅/平方英寸的机器正在清除水泥残留物；但成本更高也更费时。第二艘驳船被用于把额外的设备运到锚泊的船上，同时还需要一艘淡水驳船为更大威力的清洗机提供干净的食用水。



LP Bulletin



会员为避免高昂的清洗费用和船舶迟延，可以采取以下措施：

- (1) 恶劣天气状况下不鼓励卸载散装水泥。若承租人坚持，承租人应向船舶提交损害赔偿保证书。
- (2) 船舶应鼓励登船装卸工敲掉和卸下尽可能多的水泥残留物。有些港口将允许船员在完成卸载操作前协助移除船舶上的残留物。
- (3) 在卸货作业即将或已经完成时，大副应评估船上各货舱水泥残留物的状况以判定残留物是粘的还是干的，并估计每个货舱内水泥残留物数量。
- (4) 清洁公司与船员之间应该增强沟通。当岸上清洁团队上船时，大副通常会推定清洁公司将自动改善货舱的状况。大副应持续监控清洁团队的工作进度或不足，以确保船舱清洁程度达到船东要求。如果不能满足上述条件，船舶和清洁主管之间应进行讨论，直至采取合理行动为止。为取得满意的结果，可能需要当地代理、验船师或承租人的参与。

信息来源： David Shoemaker
Duncan Shoemaker & Associates
美国加利福尼亚州圣佩德罗
邮箱： daveshoemaker@duncanshoemaker.com