

防損公告

2008年7月11日星期五

590 號公告—7/08—裝船過程中煤發熱—全球

處理發熱的煤貨物會是一件麻煩事，特別是如果沒有可能將貨物從船上卸下。協會在此與各位分享協會某會員船舶最近用某種方法解決了一起相關事故的報導。

國際海事組織《固體散貨安全操作規則》（下稱“《規則》”）就煤貨物的安全裝船和運輸給予了詳細的建議。《規則》載明，煤可能會自熱，某些種類的煤可能易於自熱從而導致自燃。《規則》在“關於各種煤的一般要求”一節強調了煤安全裝船和運輸的最重要意見：

- 托運人或代理應當將煤的特性的書面說明，包括其是否易於自熱，在裝船前提交給船長。船長在接受貨物的裝運之前，應當確保收到了此種資訊，以及裝船過程中測量貨物溫度的方法。
- 在煤裝船過程中當艙蓋打開時，如果煤的溫度超過了 55 攝氏度，應當就此請教有關專業人士。



煤貨物發熱的跡象



燃燒的煤貨物

事故

協會的專家，Minton Treharne & Davies Group 公司的 C Mullins 先生最近經歷了數起在離岸裝貨碼頭裝載發熱的煤的事故。許多事故的起因是貨物在岸上和/或駁船儲存的時間過長。把被拒收的“熱”煤從駁船卸回到原裝船碼頭往往

如需進一步訊息，請聯繫托馬斯米勒保險有限公司防損部，電話：+44 207 204 2307，
傳真：44 207 283 6517，電子郵件：lossprevention.ukclub@thomasmiller.com

防損公告

遭遇困難。

本公告重點關注在一次事故中某離岸裝貨碼頭將煤裝上了某散貨船、溫度超過 55 攝氏度，並且在貨物的某些部位可以看到白灰。碼頭未提供任何卸載貨物的方法。有關方建議船長密封艙蓋、通風口和貨艙的其他開口，然後用適當的儀器通過取樣口密切監控貨艙內的空氣。

檢測發現貨艙內的氧氣和一氧化物的含量逐步降低，表明自熱的條件受到限制。四天後艙蓋被打開，使用推土機將貨物重新平整壓緊。隨後剩餘貨物裝上船，在裝船過程中不斷平整壓緊貨物。

船舶滿載後，貨艙開口馬上被密封，以防止空氣進入貨物內部，並監控艙內的空氣。一氧化物和氧氣的含量下降。七天後，所有貨艙內的氧氣含量降低至約 1%。在貨艙內保持此種惰性空氣狀態下，並且在航程中被全程監控的情況下，船舶得以安全地完成了預定艙次。35 天以後船舶抵達卸貨港，船載煤貨被交付給收貨人，未發生任何關於貨物或船舶損壞的索賠。

雖然並不是常常能夠依據上述步驟行事，但是，如果關注細節以及專家指引，發熱的貨物也可能達到穩定的狀態，可以安全運至卸貨港，而無需從貨艙卸下。

資訊來源： Minton Treharne & Davies Group
電話：+44 29 2054 0000
電郵：mtd@minton.co.uk

如需進一步訊息，請聯繫托馬斯米勒保賠有限公司防損部，電話: +44 207 204 2307,
傳真：44 207 283 6517, 電子郵件：lossprevention.ukclub@thomasmiller.com