

# 防损公告

2008年8月8日星期五

## 595号公告—8/08—散装大豆运输—全球

每年，大宗散装大豆从美国、巴西和阿根廷等国的装港起运。多数大豆被用于压榨制造食用油和用作动物饲料的豆粕。多数船货平安无事。

大豆通常通过输送带和载货筒快速装船。装货时在货舱附近有大量灰尘扬起是一种常见现象，这往往使得对装货的监控变得困难。在装货间歇过程中可以检查表层货物，只要没有异常，货物可视为处于良好状况。船员应当注意在下雨前及时关闭舱盖。如有可能，应当记录货物在装船时的温度。

大豆装船完毕后，往往对其进行常规的熏蒸。对大豆货物进行熏蒸并不代表着货物有什么问题。船长应当确保遵循国际海事组织“船舶使用杀虫剂安全守则”规定的安全操作程序。熏蒸公司将会告知熏蒸持续时间，在此期间，所有货舱和通风口均须密封。



熏蒸结束后，船员应当按照熏蒸公司关于除气的指引行事，此后，船员应当根据标准通风规则—露点规则或者三度规则—对货舱进行通风或者避免通风。在任何情况下，船方必须保留何时通风以及何时不予通风，以及相应原因的全面记录。船方还应当详细记录航程中遭遇的所有恶劣天气。

在天气状况良好时，船员应当打开货舱入口处的人孔盖，以查看舱内有无冷凝水（汗水），冷凝水的出现可能是货物自热的表现。

同样重要的是，船员应当确保避免双层底舱内的燃油过热，因为燃油舱高温会使大豆局部损坏。船员应当记录燃油温度。如果在大豆积载的货舱下面的燃油舱加装燃油的，应当记录接收的燃油的温度。

信息来源： Daniel Sheard  
Brookes Bell—海事、科技咨询及检验  
网址：[www.brookesbell.com](http://www.brookesbell.com)

如需进一步讯息，请联系托马斯米勒保赔有限公司防损部，电话：+44 207 204 2307，  
传真：44 207 283 6517，电子邮件：[lossprevention.ukclub@thomasmiller.com](mailto:lossprevention.ukclub@thomasmiller.com)