

防損公告

2008年7月11日星期五

590号公告—7/08—装船过程中煤发热—全球

处理发热的煤货物会是一件麻烦事，特别是如果没有可能将货物从船上卸下。协会在此与各位分享协会某会员船舶最近用某种方法解决了一起相关事故的报导。

国际海事组织《固体散货安全操作规则》（下称“《规则》”）就煤货物的安全装船和运输给予了详细的建议。《规则》载明，煤可能会自热，某些种类的煤可能易于自热从而导致自燃。《规则》在“关于各种煤的一般要求”一节强调了煤安全装船和运输的最重要意见：

- 托运人或代理应当将煤的特性的书面说明，包括其是否易于自热，在装船前提交给船长。船长在接受货物的装运之前，应当确保收到了此种信息，以及装船过程中测量货物温度的方法。
- 在煤装船过程中当舱盖打开时，如果煤的温度超过了 55 摄氏度，应当就此请教有关专业人士。



煤货物发热的迹象



燃烧的煤货物

事故

协会的专家，Minton Treharne & Davies Group 公司的 C Mullins 先生最近经历了数起在离岸装货码头装载发热的煤的事故。许多事故的起因是货物在岸上和/或驳船储存的时间过长。把被拒收的“热”煤从驳船卸回到原装船码头往往

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

防損公告

遭遇困难。

本公告重点关注在一次事故中某离岸装货码头将煤装上了某散货船、温度超过 55 摄氏度，并且在货物的某些部位可以看到白灰。码头未提供任何卸载货物的方法。有关方建议船长密封舱盖、通风口和货舱的其它开口，然后用适当的仪器通过取样口密切监控货舱内的空气。

检测发现货舱内的氧气和一氧化物的含量逐步降低，表明自热的条件受到限制。四天后舱盖被打开，使用推土机将货物重新平整压紧。随后剩余货物装上船，在装船过程中不断平整压紧货物。

船舶满载后，货舱开口马上被密封，以防止空气进入货物内部，并监控舱内的空气。一氧化物和氧气的含量下降。七天后，所有货舱内的氧气含量降低至约 1%。在货舱内保持此种惰性空气状态下，并且在航程中被全程监控的情况下，船舶得以安全地完成了预定舱次。35 天以后船舶抵达卸货港，车载煤货被交付给收货人，未发生任何关于货物或船舶损坏的索赔。

虽然并不是常常能够依据上述步骤行事，但是，如果关注细节以及专家指引，发热的货物也可能达到稳定的状态，可以安全运至卸货港，而无需从货舱卸下。

信息来源: Minton Treharne & Davies Group
电话: +44 29 2054 0000
电邮: mtd@minton.co.uk

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