

Circular From GARD
Date: 23 December 2015

煤炭货物装载

协会最近处理了数起煤炭货物自热的案件，提醒会员在装载任何煤炭货物时要注意煤炭自热的风险。请仔细审查托运人货物申报单上描述的货物属性及相关危害。并注意，申报单上的信息可能是不准确的。协会已发现大量在印度尼西亚装运的煤炭的申报不符合《国际海运固体散货规则》（IMSBC 规则）。更令人惊讶的是，近期在南非理查兹湾发生的一起案件中，协会在处理过程中发现，货物被错误地申报为“不易自热”并且“不易散发甲烷”。但根据货物专家随后的调查发现，货物实际上兼具上述两个特性。协会建议会员在装载任何煤炭货物时，应将其一律视为具有潜在危险且易自热的货物，除非能够完全排除风险。不论装载何种类型的煤炭，在装载期间都必须执行气体探测和温度检查制度。

应核实托运人申报的准确性，对此《国际海运固体散货规则》列出，(1) 对所有种类煤的一般要求，以及 (2) 自热煤和 (3) 散发甲烷的煤的“特别预防措施”。因此，协会对装载自热煤和/或高甲烷成分煤提出以下建议：

1. 装煤前，船上需配备多功能气体探测器，能够探测氧气(O_2)，甲烷(CH_4)，一氧化碳(CO)和硫化氢(H_2S)。这些气体探测器入口管应具有足够的长度，以便到达舱内所有的空间。此外，该设备应在操作前进行校准，以确保读数的准确性。
2. 除气体检测外，应检查船舶的消防系统，以确保其在装载期间和整个航程中处于随时待命的状态。配备固定式二氧化碳灭火系统的船舶，应在装载开始前，用压缩空气吹洗，确保所有货舱都在该系统的保护之下。
3. 根据IMSBC规则，自热可以通过密封货舱隔绝氧气来控制。然而，控制由甲烷引起的爆炸事故，则恰恰相反，需要通风，以确保货舱里的甲烷含量低于甲烷的爆炸下限(LEL)，即20%。IMSBC规则规定，当船舶在海上航行，同时出现自热和爆炸的风险时，应优先通风。
4. 对运输煤炭的船舶而言，无论煤炭类型，监测温度和货舱环境，都至关重要。一旦船长怀疑发生自热和/或空气中积聚过量甲烷，船长应当立即联系船东和协会，共同协调减轻火灾危害。

信息来源：Gard P&I Club