

Circular From WOE**Date: 27 July 2022**

临时绑扎点的安全安装和拆除作业

干散货运输航次中，时常遇到需要临时安装绑扎点来固定货物的情况，在航行结束后再拆除。西英保赔协会在收到的以往案例中，有的虽然已经进行了工前会议，并签发了热工作业许可，却仍然发生了一些相关操作引起的高额索赔案例。

在最近的一些案例中，操作的热渣或火花掉进了货舱，点燃了包装或覆盖货物的防水布。除了直接的火灾损失外，后续消防行动产生的水渍也对货物造成了进一步的损害。

在另一案例中，一个货舱内货物混合装载，为固定杂货，在横向舱壁上安装临时绑扎点，使得相邻货舱内的散货因热传递而分解。

在一些案件中，由于没有意识到热量、火花和熔渣会通过用于分割绑扎点和货舱之间的钢板进行传递，因此没有安排防火监视。还有一些案件中，虽然安排了防火监视，但位置不正确，或者太过依赖阻燃带和防火毯，而这些阻燃带和防火毯要么放置不当，留有缝隙致使有些地方没有覆盖，要么不足以应对过高的温度。

IMCS 检验员的相关图片



协会建议如下：

- 工作前的会议和热工作业许可必须针对手头的任务，并注意所有邻近区域（上方、下方等各个位置），包括货舱的热传递、火花和熔渣风险；
- 船舶必须得到港口的许可，并取得港口签发的热工作业许可证，才能进行安装或拆除绑扎工作；
- 如果相关作业是由装卸工人进行，则必须由船员密切监督，且仍需要由船舶和港口签发热工作业许可证；
- 如果使用保护性覆盖物来保护货物，其必须有效放置且足够坚固，应该使用随时可用的重型焊接毯，有时可能需要一层以上。如有可能，只有在货舱没有货物的情况下再进行热工作业；
- 氧乙炔割炬经常设置为高压以进行快速切割，这导致火花和熔渣广泛传递。降低割炬压力可以显著降低火花/熔渣的传递，并有效降低风险，尤其是在货物装载过紧或安全点位于高风险区域时。切割需要花费更长的时间，因此向施工人员解释这一点很重要，并在整个过程中保持密切监督。
- 应避免装载过紧，以便于接近和操作切割/焊接设备，而不会靠近其他货物。
- 火灾监测必须到位，并需要正确定位，以便查看所有可能的火灾风险区。仅仅观察舱口的烟雾是不够的，一旦舱口冒烟，其实货舱里的火势已经足够大；
- 如果防火监测员在早期发现了火情，最好使用清洁剂灭火器，以防止其他灭火介质对货物造成损害。这种类型的灭火器通常不备在船上，建议船上购买并保存一些以便用于此类操作，并确保灭火器的设计适用于 A 类火灾；
- 如果火灾是在后期发现，则应考虑使用固定二氧化碳系统而不是水管，以防止造成间接损害。

会员如需更进一步的指导，可联系西英保赔协会防损部 [Loss Prevention Department](#)。

以上由 Andrew Liu & Co., Ltd 编译，应以英文为准！

信息来源: The West of England P&I Club