

Circular From SWEDISH

Date: 21 October 2022

舱盖：防止货物湿损

货物运输过程中的常见问题之一是湿损。海水可能会在舱盖状况不佳的情况下进入货舱并造成货物严重损坏。

瑞典会防损部发布了案例手册，其中一章节强调了固定舱盖并检查它们是否处于良好状况的重要性。

1.1 舱盖渗漏造成货损

一艘散货船装满谷物，有侧拉伸舱盖。该船遭遇了 6 天的蒲氏风级 9 级（Beaufort scale 9）恶劣天气，导致它大幅度颠簸和摇摆，货物舱盖被海水冲刷。

舱盖打开时的发现

当船在锚地等待可用泊位时，所有的舱盖都被打开以确保没有有害气体，因为在装货港所有货舱都进行了熏蒸。然而在打开货舱盖时，发现一些货舱中的货物有湿损。大多数湿损的货物位于舱盖的中间交叉接头下方以及船尾舱口围板的拐角下方。

检验结果

据船长所述，在航行期间，货舱没有任何通风。一名检验师进行了检查，发现以下舱盖部件状况不佳：

- 舱盖板
- 舱口围板

- 排水通道
- 止回阀
- 快速夹扣
- 橡胶垫片

调查表明，海水通过中间的交叉排水通道和舱口围板的角落渗漏。

经验教训

- 在装载前、完成装载和卸货后，船员应检查舱盖以确保其处于风雨密的状态。必须定期检查和测试舱盖，以确保其维持风雨密的完整性，并确保船舶处于适货和适航的状态。
- 确保垫圈和围板处于良好状况。
- 在 PMS 中保存有关已完成维护和服务的记录非常重要。
- 检查货物舱口和围板，包括系固装置，是船级社通常进行的载重线年检和安全建造检验的一部分。这些检查的主要目的是确保船舶处于适航状态，而不一定是确认船舶处于“适货”状态。货舱中的几吨水不会危及适航性，但可能会完全损坏货物。
- 至少每年进行一次风雨密测试，并且总是在修理或更换货舱的部件之后进行。运输粮食、大豆、纸张等对水敏感的货物时，建议在每次装载航行前进行风雨密测试。最有效的方法是使用超声波设备，它可以查明泄漏的区域，以及垫圈的压缩是否足够。使用这种设备的优势是显而易见的，因为可以在装载的任何阶段进行超声波测试，而不会有货物损坏的风险。该测试也可以在零下温度的环境中完成。

1.2 舱盖裂缝造成湿损

一艘散货船载满锌精矿，从西海岸前往南美洲东海岸。当该船经过合恩角时，它也经历了蒲氏风级 9 级（Beaufort scale 9）的恶劣天气，海水覆盖了货舱 1 号 2 号和 3 号。这种情况持续了四天，而该船没有气象导航。

货舱内货湿损

当天气好转平静下来时，船长要求大幅检查货舱。大幅发现水已进入 1 号货舱并造成货物湿损。其他货舱没有渗漏。大幅还检查了 1 号货舱的舱口围板和舱盖，发现舱口围板有裂缝。止回阀的排水管也充满了碎屑和货物。

检验结果

在卸货期间，检验师发现货舱的测量管也被碎屑堵塞。当船靠岸并打开舱盖时，可以在 1 号货舱看到水坑。湿货花了几天的时间才从船上卸下，买方拒收大部分货物。

经验教训

- 测量管应清除任何碎屑或货物，因为它们对于在装载前和航行期间进行的测深非常重要。
- 重要的是须注意，根据《国际海运固体散装货物规则》（IMSBC 规则），如果锌精矿的水分含量超过其可运输水分限值（TML），则可能液化。水坑的出现显然是超过了 TML 限值。
- 检查排水管和排水阀是否堵塞以及浮球（内部的球）是否有自由移动，这些本应该都是 PMS 的范畴。
- 舱盖和围板钢结构是重载元件。它们的状况对船舶的承载能力和安全性有直接影响。钢结构应始终在特殊装载后进行检查，并且还应根据 PMS 进行定期检查。
- 进行修理时，只应使用船级社批准的钢材。货物舱盖和围板通常使用高强度钢。
- 在进行任何结构钢维修之前，应与船级社联系。
- 应考虑气象导航，因为它为船舶提供了避免恶劣天气的选择，同时也确保为船舶提供最新的预计到抵达卸货港的时间。这有助于船上的船员、岸上人员和货主做出相应的计划。

以上由 Andrew Liu & Co., Ltd 编译，应以英文为准！

信息来源：The Swedish P&I Club