

中国船东互保协会文件

中船保赔字[2013]15 号

关于在印度尼西亚加里曼丹岛运煤安排装前检验的通函（再次发布）

各会员公司：

协会曾于2010年8月4日发布了中船保赔字2010年第10号通函，会员亦可通过阅读该通函了解有关背景情况。

背景

科学与工程咨询服务公司Dr J H Burgoyne and Partners (International) Limited最近通告协会，在加里曼丹岛（印度尼西亚婆罗洲）装船的煤炭货物发生自热事故的数量正在增加。在过去两年，Burgoyne已经处理了23起此类事件，这其中的10件发生在过去3个月内。

在加里曼丹装船的这种低级别（地质成熟度低）的煤尤其容易自热，如果装船温度超过55°C可能会自燃。在加里曼丹，托运人和当地供应商有时会将接近这个温度的煤提供给船舶。等待装船的煤通常会存放在靠近锚地区域的驳船上，货物暴露在风与雨中，这种情况会促进自热现象，导致存放在驳船上的煤的温度有时会超过55°C。

但并非所有的作业者都知道这种风险，有些船舶在货物装船后才意识到问题。由于该地区缺少卸货设备，使得货物一旦装船就难以卸载。

强制通知

鉴于近期发生的此类案件，会员应在准备承运印度尼西亚加里曼丹岛煤炭货物之前通知协会经理机构，以确保经理机构能够事先全面了解有关风险，同时有助于解决相关

的运输合同条款问题。特别是，会员应考虑在所有此类合同中并入一项明示的权利，使其有权在装船前对岸上和驳船上的货物进行检查，有权拒收过热或其它不安全的货物，有权将过热或不安全的货物卸离船舶。会员还应保留要求其他当事方赔偿其运输自热货物而产生的责任或遭受的损失的权利。

装前检验

会员应在装货港指派一名检验人，来协助船长的工作。应指示检验人核实煤炭是否存在明显的自热问题及其严重程度，确认货物适于装船，证实船上所有安排得当，确保测试货舱气体浓度和货物温度的措施妥当，且符合《国际海运固体散装货物操作规则》（IMSBC 规则）的相关规定。还应指示检验人对货物的表面状况进行评估，并就大副收据和提单是否需要加批注向船长提供适当的建议。如未履行上述任一要求，可导致承保受到影响。

IMSBC 规则

IMSBC 规则包括了有关煤炭运输的详细规定。尽管下文总结了其中的一些要求。但会员仍应查询 IMSBC 规则，以了解全部具体规定，并确保严格遵守有关规定。

货物声明

尽管在印尼加里曼丹岛有很多信誉良好的托运人和采矿作业商，但据报道并不是所有人都能够提供充分的货物声明。一些货物声明描述有误，这其中有的是标明货物属于种类A（参见《散装固体货物安全操作规则》“BC CODE”1990版本，指货物不会自热或者释放甲烷），而另一些没有对煤炭的自热或释放甲烷的特性提供详细信息。

SOLAS公约第6章和IMSBC规则规定，托运人应及时向船长或其代表提供适当的货物特性信息以及货物安全搬移、积载和运输的建议，以便能够采取必要的预防措施。特别是，IMSBC规则要求托运人书面提供货物含水量、含硫量和颗粒大小的信息，以及货物是否易自热或释放甲烷，或者两者都有。针对此目的，可用到“固体散货货物信息表”，IMSBC规则第4节有其样本。船长应坚持要求托运人提供符合IMSBC规则要求的货物声明，不应在没有该声明的情况下装货。

装货和运输要求

为避免运输途中，甚至可能在装货过程中出现自热问题，应事先检查货物温度。尽管IMSBC规则中没有做出要求，但红外线温度计是此项工作的理想工具。红外线温度计价格相对便宜且容易获得，所以推荐使用。在装货前和装货过程中可使用这种仪器“扫描”货物表面，以便在温度过高时使船长警觉。对于有明显自热迹象的货物，比如驳船中装载阴燃煤，船舶应拒绝接收。在装货过程中，如果预计会出现超过1小时的迟延，应封闭货舱。在装货完成后，应对货物进行平舱，使其与货舱边缘位置间距合理以防止缝隙扩大。缝隙会增加货物表面接触空气的面积，继而增加自热风险。每个货舱应在装货完成后立即关闭，并使用舱口密封胶带封闭舱口作为额外预防措施。表面自然通风仅允许在清除可能集聚的甲烷时进行，应控制在绝对最短的时间内完成。由于空气进入货物内部会促进货物自热，因此需要对任何低于货物表面高度的通风口进行密封。

IMSBC规则要求在运输过程中，如果存在货物因自热产生甲烷或有毒一氧化碳气体而耗尽氧气的危险时，人员不得进入货舱。如果必需进入货舱，应戴上自给式呼吸器，并遵守进入封闭空间的规则要求。对于煤炭这种易产生有毒或可燃气体或导致氧气耗尽的散装货物，IMSBC规则和SOLAS公约第6章要求船舶应配备管理机关认可的气体检测器。气体检测器应能够在人员不进入货舱的情况下测量舱内的甲烷、氧气和一氧化碳的浓度。气体检测器应定期使用，并根据制造商的建议来进行校准，同时需要对船上人员进行气体检测器的使用培训。IMSBC规则还要求运输煤炭的船舶应配备能够测量货舱舱底水样PH值的工具。由于货物自热时，会产生一氧化碳，最有效的检测方法是监测货舱中的一氧化碳含量。取样点应设在每个货舱的两边，可以设在舱口围板或者舱盖上，以确保恶劣气候时能够灵活使用。在检测舱内气体时，为了确保一致性应尽可能使用同样的取样点。煤炭中的温度探针只能探测到其附近的发热点，因此IMSBC规则建议船舶在装货过程中和运输途中也应从外部检测舱内的货物温度。在装货过程中和运输途中，应记录所有气体检测器和温度读数。在正常情况下，每个货舱每天都应进行取样，且在取样前至少提前4个小时停止表面通风。如果发现一氧化碳浓度超过30PPM，应每天进行2次取样。如果读数连续3天以上持续增长或者超过50PPM，这表明货物可能已经出现自热状况。这种情况下，应完全密封货舱，包括通风系统。IMSBC规则还提出如果货物开始出现自热现象，船长应立即联系公司。另外，应立即通知托运人和协会，因为可能需要指定专家对情况进行评估以及提供其他建议。

此种通知信息应包括以下内容：

- 所涉货物的空间位置情况，一氧化碳、甲烷和氧气浓度的监测结果
- 如果可能，货物温度、探测位置及使用的方法
- 进行气体取样的时间（日常监测）
- 通风开启/关闭的时间
- 所涉货舱内的煤炭数量
- 货物信息中所提供的煤炭种类，以及信息中表明的任何特殊预防措施
- 装货日期和卸货港的预计到达时间（需具体指明）
- 船长的评论或意见

如果货舱起火，应立即对所涉货舱进行边缘冷却，船长应考虑驶往最近港口。同样应立即通知协会，因为可能需要安排专家到场。

如有任何疑问，请与协会理赔或防损部联系。

本通函已取代中船保赔字2010年第10号通函，该通函已经被取消。

特此通函。



关键词：中船保、印尼、煤炭、通函

抄送：大连办事处、上海办事处、中国保赔服务（香港）有限公司
中国船东互保协会

2013年9月24日印发