

伦敦保赔协会

印尼煤炭

伦敦保赔协会及众多业内专家都 曾对印度尼西亚热能煤或动力煤 的运输提出过警告(第59期防损 公告)。协会最近涉及船东和租 船人的几个案子,促使协会在几 个实务问题上需要做出提醒。

重述扼要,印尼煤炭有自热和/或排放 甲烷的倾向。如不加以控制,自热可 引发严重货物火灾,甲烷积累则可导 致爆炸。《国际海运固体散货规则》 (IMSBC规则)载明此类性质的煤, 在货物温度超过55℃时不应该装货, 且运输时货舱内空气至少需每天进行 监测。导致自热的氧化过程可通过检 查货舱内空气的一氧化碳(CO)浓度上 升和氧气(O₂)下降情况得以侦测。甲 烷浓度可直接测量。

规则建议船舶需备有检测货物温度的 方法,且要求船舶需有气体采样口





(通常置于舱口盖一侧),并配有检 测氧气、一氧化碳和甲烷的仪器。

近来的案件突出了下列问题:

 温度计和气体采样设备需根据制造 商的指示定期保养校正。在协会代 表租船人的一个案例中,协会委托 的检验师在装货开始的一周后登船 检验,发现这起安全纠纷的部分原 因来自仪器读数,而该仪器并没有 有效的检验证书。

- 在氧气浓度低的不通风货舱中检测 甲烷须小心谨慎。通常制造商建议 在氧气浓度低于10%的情况下甲烷 的读数是无意义的。但协会在证据 中见过船舶人员即使在氧气浓度低 至可以忽略不计的情况下(1%或 更低)依然依赖甲烷读数的事例。
- 为了获取有效信息,测量应在被认可的采样点进行。协会见过通过舱盖对货舱进行取样的例子,而这类取样削弱了测量的可靠性。
- 应对货物上方空间的空气进行定期 监测一即船舶抵达卸货港后仍需继 续测量,特别是卸货速度缓慢时。 协会见过自热和甲烷释放在卸货中 断时明显恶化的情况。

任何投保于协会的船东或租船人, 考虑运输印尼煤炭者欢迎联系 stoploss@londonpandi.com 获取更 多建议。



基于固定保费的 保赔险小型船舶 的检验

最近,协会为7,500总吨以下的小型船舶推出基于固定保费的保赔险 项目,我们热烈欢迎投保此项的船东。

协会一直注重新型商业风险管理活动, 此重视延伸至新推出的基于固定保费 的保赔险产品。船舶检验旨在评估船东 在营运过程中可能承受的典型第三方 责任的风险,而这些风险对协会而言并 不陌生。

互保成员从船舶检验项目中受益匪浅。 而我们预期,基于固定保费保赔险的被 保险人也将得益于此。一般来说,船舶 检验主要表现为登船探访,即根据协会 提供的标准检验表进行检验。

所有船舶检验均由优秀的验船师执行, 而这些验船师由协会根据其对协会 承保险项的全面理解以及操作能力所 挑选。 投保基于固定保费的保赔险船舶的验 船师费用将由船东直接向有关检验公 司支付。

为协会互保成员定期进行船舶检验的 验船师将会对船舶检验的格式有所熟 悉,尽管船舶检验的内容会根据特定市 场要求列有适当专业部分供验船师按 需选择。投保基于固定保费的保赔险的 船舶检验需要大约5至6个小时完成。

欲知更多关于船舶检验表或检验过程 的检验员或船东,可通过以下网址联系 船舶检验部门:

loss-prevention-dept@ londonpandi.com



船东 CVS Denizcilik Sanayi Ticaret Limited Sirketi 为 "**Ostra**" 轮投保了伦敦保赔协会为小型船舶 设备推出的基于固定保费的保险。



聚焦损失预防

协会推出"聚焦损失预防"栏目— 一系列关于损失预防及安全措施的新 刊物。该系列栏目指出,在不同的作业 领域中,良好的操作方式可最大限度 地减少潜在事故/索赔的发生。

该指导文件是由协会与 London Offshore Consultants 合力完成。在 国际海事咨询方面, London Offshore Consultants 一直占据着领头地位。 文件主要阐述以下几点:

- 1. 甲板起重机检验与维修
- 2. 散装货船的通风
- 3. 油轮货物短量与污染索赔

甲板起重机维修仍是避免停工期索赔、 人身伤害和货损的关键。该文件旨在提 高对良好的操作方式及管理和维修起 重设备过程中必要程序的关注。

很多会员需要有关货舱通风方面的指导,希望我们提供的文章能辅助他们 进行日常操作。

首刊的最后一篇文章对油轮货物短量 及污染索赔进行研究,并探究了诸如 装载准备、度量系统以货物取样方法 等问题。

每份须知以PDF格式发布,并可从协会 网站下载: www.londonpandi.com/ loss-prevention/lp-focus/

封闭空间与检测设备

关于进入封闭空间时发生的伤亡案件时有发生,其中包括散装货船的货舱内发生的案件,而以前人 们并不认为货舱内的空气有潜在危险。

在最近一个案件中,船员批准两名岸基工作人员通过平常途 径进入一艘散装货船的货舱。但是因为舱内氧气不足以维持 生命,导致其中一名岸基工作人员死亡;一名尝试救助该工作 人员的船员,也因其没有遵循正确的应急程序而身亡。

上一期"防损公告"(第64期)重点介绍了对进入密闭空间的 工作人员进行演习要求的法规。无论如何,协会一如既往地 关注应被视为具有潜在危险的各种空间,包括压载舱和燃料 舱等船员关注的传统空间以及有可能被忽视的空间。

有可能会耗尽氧气含量或产生有害物质的散装货物运输,以 及在船舱内使用熏蒸剂存在的危险,都构成了船舶安全威胁。高级船员应该考虑在航行中进入货舱各个点的危险,并



确保通过船上培训、演习和工前安全会议,使船员们养成一 种当他们或他人进入船舱时检查及询问相关状况的思维 定式。

此外,协会希望高级船员以及船员就安全管理系统中制定的 必要技能和应急反应程序作演习。这样,万一发生类似事故, 他们也可以尽其所能,取得最佳应急效果。



我们在此提醒会员协会印发了安全海报,海报内容包括对散装货船上可能存在危险的空间提高警觉,以及完全熟悉和操作空气检测设备等内容。想要领取这些海报或其他海报的会员请联系 publications@londonpandi.com。









Laura De Wel

IMCS--独立海事顾问 及检验师

2013年夏天,由于我所在的公司卖掉了整个船队并不再聘请欧洲高级船员,我 从一艘10,000载重吨的化学品运输船的大副转到岸上工作。

虽然转换到岸上工作比原先计划来 获取信息时我们也能更加顺畅地与 得早一些,在船上度过整个职业生 码头工人、码头和港口机关沟通。 涯也不是我一直以来的打算。

在IMCS. 公司的规定是检验师应具 备航海背景。有人说该要求对这份 工作并非必需:对于货物相关的检 验工作来说这也许有道理,但当你 所在的公司主要涉及海事检验,航 海经验可在你日常工作中助你一臂 之力。这些经验可使你迅速适应并 熟悉典型的船上状况,这在任何船 上检验中都可能会遇到。

在由男性占主导地位的海运行业, 作为一名女性有好处亦有弊端。我 们确实常常在刚登船的时候被误认 为船舶代理或者海员服务代表。此 外,首次登船进行沟通时我们比男 性同事更需要建立专业检验师的形 象。然而,基本上这样的问题并不 常见。我们的优势也并辔而行。-个微笑能为你在寒冷的早晨换来一 杯热咖啡,也能在需要做安排或者

女性没理由不能成为检验师,同样 的,我们也没理由不能成为出色的 船员。检验是一份非常有趣且包罗 万象的职业,能为检验师拓宽并积 累海上经验,且带来各种机会。前一 天你还在做钢材货物装船前的例行 检验,下一天你就已经在一艘化学 品轮上调查人员伤亡,或者以情况 调查的形式进行风险评估。

事业结合家庭生活并不容易,因为 海运并不限于正常办公时间,而且 紧急事件可能在晚上或周末的任何 时候出现。在IMCS,我们很幸运, 有一支很紧密的专业队伍——规模 之小利于团结,规模之大足以在同 事间分担工作量。

我会对于任何一个在海运行业寻找 包含责任和自主的多样化工作的人 推荐检验师这份工作。

事故调查 全球综合报道

在本专栏,我们搜罗了一些全球引人瞩目的事 故调查:

"Ever Smart" 轮与 "Alexandra 1" 轮--英国 船舶事故调查局一一英国

在阿里山港口航道入口关于一艘离港的集装箱 轮和一艘抵港的油轮碰撞调查。报告研究事故 中了望者的角色,驾驶团队的特别意识以及船 舶交通管理的角色。

点此查阅报告

"Annelies" 轮与 "Cool Expreso" 轮—— 荷兰 安全委员会一一荷兰

一宗船对船在航以货盘驳运冻鱼时发生的伤亡 事故,总结了高风险操作时欠缺监工和不严格 遵照安全管理体系 (SMS) 程序是促成事故的 因素。

点此查阅报告

"Selandia Swan" 轮一一丹麦海事事故调查 局--丹麦

三副在驾驶室值班时检查侧翼平台救生圈时落 水事故。

点此查阅报告

未知事故--海事服务及商业航运部门IIB--安提瓜和巴布达

参与系缆作业的船员在船舶转移泊位期间掉落 冰冷海水失踪(随后死亡)。部门就风险评估和 个人保护设施做出建议。

点此查阅报告



The London P&I Club



Published on behalf of The London Steam Ship Owners' Mutual Insurance Association by A. Bilbrough & Co. Ltd., 50 Leman Street, London E1 <u>8HQ</u>, <u>UK</u>. Tel: +44 (0) 20 7772 8000 Fax: +44 (0) 20 7772 8200 E-mail: stoploss@londonpandi.com www.londonpandi.com

