

浅析日本 HIBIKINADA 港装运焦炭

徐山

(中远海运船员管理有限公司广州分公司, 广东 广州 510000)

摘要: HIBIKINADA 港装运焦炭, 要注意焦炭的物理特性、泊位航线的吃水限制和码头净空高度限制, 装载过程要注意压载水的排放进度, 水尺计量过程要与商检人员及时沟通, 熟悉码头操作, 才能顺利完成航次任务。

关键词: 焦炭; 备舱; 净空高度; 装货计划; 水尺计量

中图分类号: U691 文献标识码: A 文章编号: 1006—7973 (2022) 11-0077-02

HIBIKINADA (响滩湾) 港, 是日本偏港的重要枢纽, 主要以进口煤炭、输出焦炭为主, 码头两个泊位, A-1 泊位卸煤炭, A-2 泊位装焦炭, 港内有一较大型炼焦厂, 装货泊位有空高和水深限制。笔者所在船舶为灵便型散货船, 通过江阴-HIBIKINADA-曹妃甸整个航次的操作, 简单介绍装货前的准备工作、装货过程中的操作方法、途中货物保管等相关注意事项, 供同仁参考。

1 装货前的准备工作

1.1 焦炭的货物特性

本航次的航次指令装货量为 22000MT, 根据代理的邮件和查询 IMSBC 规则可知, 焦炭为轻货, 积载因数大概为 72CF/MT, 不规则块状物, 易造成货舱仓容的浪费, 大多数船舶装货满仓不满载; 焦炭的燃点在 550-650 摄氏度, 本港装船的焦炭温度最高在 50 度左右, 所装焦炭露天存放, 故装货温度基本为常温; 焦炭已经过提炼处理, 载运过程基本不会产生有毒气体, 故不需要通风, 但也需谨慎对待。

1.2 压载水置换事宜

我轮本航次从国内江阴港开往日本 HIBIKINADA 港, 航程较短, 压载水为长江淡水, 代理邮件告知不需要置换压载水; 开航前可将压载水相关资料发给代理, 与代理再次核实是否需要更换压载水, 以确保装货进度不受影响。

1.3 备舱工作

去 HIBIKINADA 港装货的船舶, 大多数为短航线操作, 抵港前要完成备舱工作, 工作时间比较紧迫, 故船舶要合理安排洗舱, 按照公约要求在合适水域排放货物残余物和洗舱水。按照代理邮件要求, 货舱清洗干净后需用淡水冲洗一次, 靠泊后码头指导员登轮验舱, 验舱并不是很严格, 过程比较快, 最后会拍照留底。

1.4 风暴舱压水

码头装货机的最大限制高度为 14 米, 我轮型深为

18 米, 甲板面到舱口围高度为 1.99 米, 空载船中吃水大概为 5.4 米, 需对风暴舱压水调整船舶吃水, 从而保证装货要求。码头要求禁止脏压载水排放入海, 风暴舱压水时货舱、压载井及污水井管路一定要确保干净, 可压排几次对管路经行冲洗, 避免靠泊后排放过程有黑水排出, 造成污染。

1.5 抵港前的注意事项

因港方要求, 抵港船舶在有靠泊计划后, 才可提前 3 天移至 MUTSUNE NORTH 锚地抛锚, 港方会发船抛锚锚位: LAT-34-01N / LONG 130-52E (ARVL IN DAYTIME)、LAT-34-02N / LONG 130-51E (ARVL IN NIGHTTIME); 等靠过程中需在港外漂航, 位置要求距离日本领海基线 12 海里外, 抵港前提前与代理联系, 确认靠泊时间, 了解相关规定, 将预漂航地点发与代理, 看是否符合规定。

1.6 抵港前的手续办理

本港检疫为无线电检疫, 代理会发送《INFORMATION REQUIRED FOR RADIO PRATIQUE》由船舶填写后发回; 因处于疫情期间, 船舶要填写关于 COVID-19 调查表, 邮件发回。

2 装货过程注意事项

2.1 初次水尺计量

日本商检登轮同大副一起查看六面水尺, 计量船舶常数。八月份港内水密度为 1.021, 与实际测量一致。商检做事非常认真, 会同大副木匠一起测量压载水, 提前备妥试水膏, 量水尺, 粉笔, 抹布等, 测量过程按照他的方式操作, 测量两至三次, 确保各个水舱数量无误。常数计算出后, 会参考本船常数季度报表和前两个航次的常数报告, 如常数相差很大的话会再次核对、计算。

2.2 装货、排放压载水顺序

根据本轮特性, 使用配载仪制定装货、排放压载水顺序, 制定装货计划并发回给代理, 靠泊前码头会根据

船上的装货计划进行调整，发回最终的装货计划与船上确认。装货顺序为第一轮为4、2、1、5、3，第二轮为3、2、4、5、1，最后留1000吨货物，通过1、5调整水尺。这样的装货顺序，可减少风暴舱的压水量，便于装货期间排水，从而不至于影响装货进度。

开航通过KANMON STRAIT吃水限制为11.4米，经计算，灵便型船舶在本港装载货量最大为34000MT左右，处于满仓不满载，且船舶最大吃水在10.4米左右，完全满足要求，不受水尺限制。泊位只有一台装货机，参考资料表明泊位平均一天装货量为5000–7000MT，但因设备老旧，时常需要进行检修，经实际操作，在港期间平均每天装货量在3000–4000MT，装货机货物计量误差率为5%–10%。排水过程注意装货机的高度，加强监控装货机状况，避免因排水过快，导致空高过大，影响装货进度。

HOLD NO.	LOADING SEQUENCE (COKE IN BULK)					ABT. HRS.
	1 COKE	2 COKE	3 COKE	4 COKE	5 COKE	
GRADE	COKE	COKE	COKE	COKE	COKE	
STOWAGE	4000	4800	4500	4700	4000	22000
1ST			3000		3000	12.0
2ND		3000			3000	12.0
3RD	2500				2500	10.0
4TH				2500	2500	10.0
5TH		3000			3000	12.0
6TH		F 1500			1500	6.0
7TH	F 1800				1800	6.5
8TH			F 1700		1700	6.5
9TH				1000	1000	4.0
10TH	1000				1000	4.0
11TH	STOP FOR PRE-FINAL DRAFT SURVEY				0	0.0
12TH	F 500				500	2.0
13TH				F 500	500	2.0
14TH					0	0.0
15TH					0	0.0
	0	0	0	0	0	87.0

(F) FULL UP

STEVEDORE MADE STOWAGE PLAN TEMPORARILY.
STEVEDORE WOULD LIKE TO LOAD ACCORDING TO ABOVE SEQUENCE.
IF POSSIBLE, PLEASE ADJUST AIR DRAFT BY BALLASTING PLAN IN ACCORDANCE
WITH ABOVE SEQUENCE.

2.3 装货期间其他事项

码头装货工人认真负责，会上来专人操作装货机，指导员每天早晨登船，与大副核实装货数量。期间大副穿着防疫“四件套”可随时下码头观测水尺，装货期间如有问题，可及时与装船机操作人员联系。疫情期间每天只有2-3人戴口罩登轮，并在舱口围区域活动，便于加强防控。

本港焦炭存放于开阔场地，无遮盖措施，因吸附性比较强，下雨期间可吸附大量雨水，因雨天造成的货量影响，可在大副收据做适当批注。同时码头禁止排放污水井脏水入海，为避免因雨天造成污水井积满、舱底存水，船方可以此停装货。

装货机设备老旧，经常需要进行维修、保养，夏季雨量较多，船方应记妥停装时间，做好时间记录，保护船方利益。



2.4 完货注意事项

如果半夜完货，商检下午提前登船，观测陆侧三面和海侧船中水尺，船舶需在海侧船中安置引水软梯，不能使用其他软梯，同大副、木匠测量船舶压载水，测量程序与初尺一样，计算相差货量，预估完货时间。因本港我轮压载水并未全部排空，商检要求船舶至完货不能变动压载水。调水尺前，码头指导员会提前通知大副、商检，乘坐小艇观测六面水尺，抽查部分压载舱看是否有变动。双方计算确认所差货量，由大副分配剩余货量，届时会参考岸上装货机的货物计量总数，码头21000MT的装货量与实际计算误差在100–200吨，预留1000MT的货量调整吃水，实际装货量误差很小，且各舱装载完货后小艇不再过来，只观测陆侧三面和海侧船中水尺。故在乘坐小艇观测六面水尺时一定要看准确，为最后完货水尺计量打好基础，做到心中有数。

3 运输及卸货过程中货物监控

我轮此次卸港为曹妃甸，航程较短，航行期间按照《货舱监测 / 通风记录表》每天对货舱进行检测，且要如实记录，以备查；航行过程每天测量污水井，查看污水井变化。因疫情防控，本航次卸港码头按提单数卸货，卸货手续比较简单，但仍需做好水尺计量，防止产生货量纠纷。由于装货、卸货期间有下雨，各个货舱卸到舱底时靠近尾部会有部分积水，在清仓过程交代码头工人要清扫干净，防止造成货损，同时也方便货舱清洗。

4 结束语

目前在HIBIKINADA港口装运焦炭船舶较多，装运过程注意控制好船舶吃水、净空高度，合理完善装货计划，与码头保持良好的沟通，做好航次总结，从而能顺利完成航次任务。

参考文献：

- [1] 徐邦祯,田佰军.海上货物运输[M].大连:大连海事大学出版社,2011.
- [2] 沈玉如.船舶货运[M].大连:大连海事大学出版社,2006.