



## TRASPORTO DI MINERALI SU NAVI: PER L' ABTO TEST INADEGUATI

London, 23 giugno 2017 - L'Associazione degli Operatori Terminali di massa ha chiesto una revisione completa dei protocolli di prova per il campionamento e la liquefazione dei carichi minerali grezzi e dei carichi meno comuni, come il minerale di nichel, il carbone umido fine e la bauxite.

Il professor Mike Bradley, membro del consiglio di amministrazione dell'Associazione degli operatori di terminali di grandi dimensioni (ABTO) e responsabile del centro Wolfson per l'industria di minerali a base solida dell'Università di Greenwich, ha dichiarato che le attuali misure in atto per testare i carichi di potenziale liquefazione sono inadeguati. Minerali grezzi e materiali variabili caricati nei porti dove le condizioni sono inclementi.

I metodi attuali disponibili a un comandante di una nave per identificare i pericoli della liquefazione del carico - i cosiddetti test di "spruzzatura" e "can" - sono molto rudimentali, ha detto Bradley.

"Il test di prova" consiste in nient'altro che un "fagiolo di cotto" riempito con un campione del carico, che viene poi sfregato energicamente sul tavolo. Se si forma una pellicola liquida sulla superficie del campione, il carico è considerato pericoloso e deve essere respinto; se no, potrebbe essere sicura o pericolosa! "

Il suo gruppo di ricerca ha esaminato i casi in cui i comandanti hanno utilizzato il "can test" per accettare e rifiutare porzioni di carico, con conseguente liquefazione. Il test di spruzzatura, nel frattempo, controlla semplicemente se il carico "spruzza" quando è caduto da una presa nella presa - "non è facile vedere nei venti notturni con carichi scuri colorati in una tenuta mal illuminata!" Ha detto.

"Tali test rudimentali sono inadeguati. Abbiamo visto che i carichi pericolosi possono superare questi test, con un contenuto di umidità superiore ai limiti ammissibili, si sono liquefatti in una fase successiva. L'efficacia dei protocolli di prova e di campionamento esistenti deve essere affrontata, specialmente quando si valuta l'accumulo di terminali quando è difficile ottenere un campione decente.

"L'attuale protocollo IMO per l'impostazione dei limiti di umidità trasportabili e la certificazione del contenuto reale di carico umido è robusto per alcuni flussi di carico, ma è troppo spesso caduto troppe volte per altri, come dimostra il numero di vittime ancora in mare a causa della liquefazione dei carichi.

"In ultima analisi il comandante deve assumersi la responsabilità per il carico o meno ma potrebbe subire a pressioni commerciali per non rifiutarlo, quindi nei casi in cui ha sospetti che veramente ha bisogno di una migliore e più affidabile test a bordo che può utilizzare per proteggere sia il lavoro del suo datore di lavoro che la vita del suo

equipaggio “.

Sebbene il codice internazionale di merci per merci marittime (IMSBC) include disposizioni per il campionamento, Bradley dice che è “estremamente difficile” ottenere un campione rappresentativo del carico da una scorta, specie se in molti casi si verificherà una pioggia grave dopo l’effettuazione del campionamento per la certificazione dell’umidità.

Inoltre, alcuni marinai principali hanno espresso la preoccupazione che i test attuali non funzionino con alcuni carichi. Ci sono stati anche casi in cui si afferma che i certificati di contenuto di umidità sono stati falsificati.

Bradley ha spiegato che il Wolfson Center ha completato alcuni lavori preliminari di ricerca nello sviluppo di un kit di test di liquefazione del carico più efficace e preciso per l’uso a bordo.

“I test correnti utilizzati nei laboratori di carichi richiedono troppe abilità specialistiche e attrezzature costose da utilizzare dall’equipaggio a bordo della nave. Il test proposto si basa su un approccio pratico che può essere fatto utilizzando apparecchiature a basso costo e che possono essere facilmente replicate. Non sostituisce l’attuale sistema di certificazione TML e MC ma fornisce al comandante della nave l’opportunità di fare il proprio controllo, comunque, in caso di dubbi sul cambiamento nella condizione del carico, sulla qualità del campionamento la veridicità della certificazione, o l’effetto del maltempo sull’umidità durante il carico.

“Stiamo parlando con una serie di organi tecnici e scientifici, tra cui membri ABTO, P & I Club e società di classificazione per portare avanti l’iniziativa. Abbiamo dimostrato il concetto di base, che sembra funzionare, quindi stiamo ora cercando l’industria a sostenere lo sviluppo “.

Ian Adams, amministratore delegato di ABTO, ha aggiunto: “Tutto ciò che può essere fatto per migliorare la sicurezza delle navi che trasportano carichi a secco e che possono essere liquefatti deve essere approfondito. Riteniamo che questo problema sia una delle più grandi sfide che la nostra industria deve affrontare. Accogliamo dunque tutti coloro che sono interessati a procedere a questa ricerca per contattarci affinché si possa fare progressi nello sviluppo di questo test “.

Ulteriori dettagli sul nuovo metodo di test e sulle sfide di liquefazione con cui si affrontano gli operatori del terminale e dei terminali, verranno esplorati in modo approfondito a BULK TERMINALS 2017: RISPETTO L’EFFICIENZA E LA CONFORMITÀ, la Conferenza inaugurale dell’associazione dei terminali di massa, che si terrà a Londra dal 31 ottobre e il 1 ° novembre 2017.