

2016年10月28日 星期五

防損公告 1118 號——10/16——太平洋西北岸穀物裝載——美國

UK 保賠協會向在華盛頓（Washington）和俄勒岡（Oregon）各港口裝運穀物的船東以及租船人提供如下建議。

在太平洋西北岸裝載穀物極其考驗耐心。該地區年平均降雨天數為 150~180 天，年平均降雨量達 40 英寸。不熟悉該地區氣候的船東，應注意在小雨時加快裝船速度，避免船期延誤。同時，避免在雨量較大時裝船，以免貨物濕損。

船期延誤可能導致租船人和船東之間發生爭議。一旦船舶因降雨延誤，租船人向港口支付滯港費後勢必從租金中扣除該費用，而船東也必將向租船人追索該項費用。

近期，太平洋西北地方的穀倉公司出現惡性施壓行為。他們有時以接到命令將撤離泊位或如有延誤將面臨罰款為由，要求船舶在大雨期間不得停止裝船。此外，船長通常被要求在大副收據以及海運提單上批註，說明貨物是在惡劣天氣下裝船，船方不知貨物狀況。如此一來，銀行和金融機構必然不接受此類單證，拒絕放款。

通常，船舶將被滯留或扣押在泊位，直到上述爭議解決為止，通常由船方出具海事聲明。接著穀倉公司以無法撤離泊位以及裝貨時間損失為由，收取罰金。而租船人也要求船方承擔停租時間損失。多數大副收據均標明“據稱為，據稱重量為”等印刷字樣，表示船長或船員均不知貨物的品質和狀況。

穀物的裝載單會列明貨物的最大水分含量，一般為 12%。在裝船時，美國農業部（USDA）以及華盛頓州農業部（WSDA）檢驗員將不時對貨物取樣，鑒定貨物級別，並匯總穀物的水份值。有時候，船方會錯誤地以為這個值反應的是貨物允許混入的水分/雨水數量。其實並非如此，因為通常只有貨物表面受潮。

若需在惡劣天氣狀況下裝船，通常會請求檢驗員登船，協助船長監督穀物裝船過程。一般來說，在小雨天氣裝船，若貨物出現揚塵，則裝船可繼續。如果雨量加大，揚塵消失，則建議船長暫停裝船，以免貨物濕損。這是因為，關閉艙蓋時，雨水可能會弄濕貨物。目前尚未出現遵照上述建議操作仍導致索賠的情形。

為了降低濕損風險，避免損失擴大，哥倫比亞河的部分港口採用了減壓器的辦法，使用橡皮墊圈圍住艙蓋上的水泥裝貨口。減壓器與卸料斗底部相連，減壓器外部通常連接有充氣橡皮內胎。打開水泥裝貨口，放入減壓器。降低卸料斗內的氣壓直到橡皮內胎受擠壓，艙蓋自然形成一個隔離層。裝貨時，打開貨艙通風口，釋放艙內多餘的壓力。

通常，透過隔離層進入貨艙的水分大大少於開艙裝貨時因下雨才關閉艙蓋的情形。據俄勒岡州波特蘭（Portland）港的檢驗員反映，使用這種減壓器裝運蘇打灰貨物時，收貨人沒有出現不良回饋。蘇打灰是一種對水分極其敏感的貨物，遇水可結塊，跟水泥類似。通過水泥裝貨口裝船需要注意的一點，是艙蓋復位後，橡皮墊圈應保持狀態良好，且保險螺栓擰緊到適當位置。使用減壓器時，裝填貨艙至 70%左右，貨堆尖即已觸及艙蓋頂。因此，為了平整貨堆，仍需打開艙蓋。

消息來源

Alexander Gow Inc

UK P&I CLUB
IS MANAGED
BY THOMAS
MILLER

如需進一步瞭解詳情，請聯繫：
Thomas Miller P&I Ltd 防損部
電話：+44 207 204 2307 傳真：+44 207 283 6517
電子郵件：lossprevention.ukclub@thomasmiller.com