



CHINA RE

华泰保险经纪有限公司

HUATAI INSURANCE AGENCY & CONSULTANT SERVICE LTD.

通函编号：PNI1502

日期：2015年5月25日

敬启者：

关于：在中国装载化肥货物的常见问题

（本通函由华泰青岛分公司编写）

近年来我们处理了不少在中国各港口装载化肥时产生争议的海事案件，争议主要包括货物短量、结块、存在袋丝杂质等。为了使保赔协会及其会员更好地了解相关情况，现就装载化肥货物等相关实务操作提出如下防损意见以供参考。

一、 化肥的堆存和装船

1. 烟台港目前是中国最大的化肥出口港，其出口量占全国化肥出口量的70%。其中，98%为尿素，其余为磷酸铵、硫酸氨等。
2. 化肥在装船前一般以袋装的形式包装，绝大部分为50公斤/袋，也有部分为1吨/袋。50公斤/袋包装为双层包装，外袋为尼龙编织袋，内衬为塑料薄膜，机械缝纫封口。1吨/袋也使用双层包装，顶端袋口用绳紧绑。尿素化肥使都采用优质包装袋，面料结实不易破损。



50kg/袋包装



1吨/袋包装

3. 在烟台港，化肥通常以袋装形式堆存在露天堆场的水泥平台上，用帆布苫盖，并用绳子加以绑扎系固。货场集港的化肥以货垛的形式堆放，垛与垛之间留出通道，便于装卸作业和空气流通。通常，货场的水泥平台在堆垛化肥之前会铺上帆布作为衬垫，待化肥累至四层高时，将垫衬帆布向上折迭并完全苫盖至第四层化肥包装袋的边缘。之后，第五层化肥将继续堆存并压住第四层化肥上的帆布。待货垛上的化肥全部堆存完毕，另取一张帆布从上往下盖住货垛，实现无缝苫盖，防止

化肥水湿和吸潮结块。在一些中国其他港口，化肥也可从厂家或托运人的仓库通过货车或火车运输直接发往港口。



被帆布苫盖的袋装化肥

4. 化肥的装船和运输

化肥的装船和运输方式分三种：

(1) 袋装装船，船上割包散装运输。



在这种装船方式下，首先在待装货货舱的舱口放置铁筛滤网，在滤网上铺一层或两层绳网（网口大小约为 $2\text{cm} \times 2\text{cm}$ ），最后将舱盖闭合贴近滤网边缘，并用袋装化肥压盖舱盖与滤网之间的空隙，以确保工人安全并防止块状化肥落入舱内。



以上工作准备就绪后，将袋装化肥吊至滤网上，由工人进行割包。对于结块大于 $2\text{cm} \times 2\text{cm}$ 的化肥，工人用铁锹、木槌等工具破碎使之落入舱内。

通过这种方法，散装及结块小于 2cm x 2cm 的化肥会通过滤网自然落入舱内，因此散装化肥中的块状货物尺寸通常小于 2cm x 2cm（网孔的尺寸）。



(2) 码头割包，散装装船并运输。

在这种装船方式下，首先由工人在船附近的码头场地割包，化肥倒入铁筛网并漏入皮带机，由皮带机将化肥传送至岸上粉碎机对化肥进行粉碎。经粉碎的化肥将由皮带机送入岸上货池，等待抓斗作业装入货舱。



工人在岸上割包



化肥通过铁筛网漏入皮带机



化肥通过皮带机送至粉碎机



经粉碎的化肥由皮带机送入货池



粉碎后的化肥由抓斗装入货舱

(3) 袋装装船和运输。

用吊车将袋装化肥吊入舱内，并由人工或叉车堆货。



二、 化肥装船的常见问题

根据以往经验，化肥装船常见问题包括如下：

1. 货物短量

货物短量是烟台港装载化肥货物最经常遇到的问题。散装化肥的提单数量通常以托运人安排的水尺检验数量为准。如果托运人的检验人利用本地优势，在水尺计量时过度维护发货方利益，则可能产生提单数量与实际装船数量不相符的情况。

在水尺计量时，托运人委托的检验员和承运人委托的检验员容易就海水密度、水尺读数及压载水数据等的采用产生争议。装船完成后，如果托运人与船方就装船数量无法达成一致，则船舶将可能被港务局移至锚地等待后续相关方协商解决，从而造成船期延误以及船期损失等。

2. 货物结块

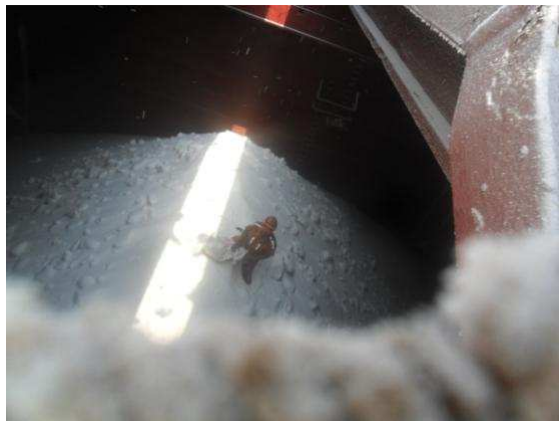
货物结块也是常见问题。有的结块较为松脆，可以用木槌敲碎，甚至用手捏碎；有的结块则非常坚硬，难以粉碎。当货物以破包机的方式装船时，由于是机器作业，现场检验员或者船员难以靠近，通常托运人或装卸工人会借机将结块的化肥混装上船。

使用铁筛网可以对结块化肥进行初步筛选。只有干燥散化肥才能自然通过筛子的过滤孔（约 2cm x 2cm），结块的化肥经粉碎后也能通过筛孔落入货舱，留下块头较大的结块货物。但是，通过人工粉碎后，尺寸较小的结块化肥还是可以通过筛网装入货舱。



此外，由于化肥自身的特性，即便在装船前或装船期间采取了适当谨慎的措施，货舱内依然会存在结块货物，结块货物比例通常在 2% 以上。





3. 货物袋塑丝杂质



在袋装化肥割包过程中，割包时产生的少量袋丝将不可避免地混入化肥中装入舱内。在烟台港，一般会安排工人二十四小时在舱内捡拾袋丝，但无论如何散化肥中的袋丝是无法彻底捡拾干净的。

三、 防损建议

1. 货物短量

- (1) 对于普遍存在的货物短装问题，建议船东在在与租家签订租船合同时提前约定大副收据（和/或提单）数量应该通过船东、租家以及托运人三方联合检验来确定。
- (2) 在进行水尺计量时，为避免在海水密度方面产生争议，建议船长在水尺计量前准备好密度计（附相应证书和修正记录），同时要求各方就海水密度的测量方式达成一致。
- (3) 在水尺计量时，船舶要尽量减少横倾和吃水差以尽量减少压载水及燃料计量时的误差。
- (4) 在进行初次水尺测量时，大副应和其他检验人（尤其是托运人的检验人）及时交换水尺读数。如果有争议，应该就地重新查看，直到达成各方统

一的读数。同时，为了避免日后不必要的争端，建议船方可将水尺的读取过程进行录像以保留相关证据。

- (5) 初次水尺后，大副应尽快通过计算船舶常数核实初次水尺的结果是否正确。如果发现船舶常数计算异常或者各方对初次水尺计量结果存在较大争议，应该及时组织联合水尺测量直至查实数据异常的根源或争议解决。
- (6) 初次水尺读数完成后，通常工人即将铁筛子吊至舱口围准备装货。由于每个铁筛子重量大约 15 吨，如果各方需重新核算初尺，这些筛网势必会影响船舶常数。因此，如果需重新核算初尺，船长应尽量要求工人将铁网移除下船，等待核算完成后再装上。
- (7) 装船即将结束前，大副应勤看水尺，计算货量，以便在正式末尺检验开始前，对装船货量提前了解，心中有数。
- (8) 如果最终水尺发现货物短装，建议船方要求托运人补货。若托运人同意补货，船方须安排船员理货，记录补货数量，直至补货量达到船长满意的程度为止。若托运人拒绝补货，则船方应立即将情况报告相关方进行协调处理。
- (9) 装船完成后，建议船方协调各方进行联合封舱。

2. 货物结块和杂质

- (1) 由于化肥结块问题不可避免，建议船东与租家提前就化肥结块的相关大副收据（和/或提单）批注问题达成一致，以维护船方利益。
- (2) 船舶在装货过程中，船长可指派值班船员重点督查货物结块及袋丝杂质情况。对于易碎的结块货物，船方可要求码头工人敲碎后再装船；对于不易粉碎的大结块货物，船方应拒绝装船。对于混入货舱的杂质（如包装袋纤维或塑料膜碎片），船方须做好监督检查工作，勤查勤看货舱内的货物状况。如发现杂质，应及时要求工人清除杂质。建议船方对货物状况进行拍照取证。

希望以上建议有所裨益。如有问题或建议，请随时联系。

此致。

单红
副总经理