



CHINA RE

华泰保险经纪有限公司

HUATAI INSURANCE AGENCY & CONSULTANT SERVICE LTD.

通函編號：PNI1502

日期：2015年5月25日

敬啟者：

關於：在中國裝載化肥貨物的常見問題

（本通函由華泰青島分公司編寫）

近年來我們處理了不少在中國各港口裝載化肥時產生爭議的海事案件，爭議主要包括貨物短量、結塊、存在袋絲雜質等。為了使保賠協會及其會員更好地瞭解相關情況，現就裝載化肥貨物等相關實務操作提出如下防損意見以供參考。

一、 化肥的堆存和裝船

1. 煙臺港目前是中國最大的化肥出口港，其出口量佔全國化肥出口量的70%。其中，98%為尿素，其餘為磷酸銨、硫酸銨等。
2. 化肥在裝船前一般以袋裝的形式包裝，絕大部分為50公斤/袋，也有部分為1噸/袋。50公斤/袋包裝為雙層包裝，外袋為尼龍編織袋，內襯為塑膠薄膜，機械縫紉封口。1噸/袋也使用雙層包裝，頂端袋口用繩緊綁。尿素化肥使都採用優質包裝袋，面料結實不易破損。



50kg/袋包裝



1噸/袋包裝

3. 在煙臺港，化肥通常以袋裝形式堆存在露天堆場的水泥平臺上，用帆布苫蓋，並用繩子加以綁紮系固。貨場集港的化肥以貨垛的形式堆放，垛與垛之間留出通道，便於裝卸作業和空氣流通。通常，貨場的水泥平臺在堆垛化肥之前會鋪上帆布作為襯墊，待化肥累至四層高時，將墊襯帆布向上折疊並完全苫蓋至第四層化肥包裝袋的邊緣。之後，第五層化肥將繼續堆存並壓住第四層化肥上的帆布。待貨垛上的化肥全部堆存完畢，另取一張帆布從上往下蓋住貨垛，實現無縫苫蓋，防止

化肥水濕和吸潮結塊。在一些中國其他港口，化肥也可從廠家或托運人的倉庫通過貨車或火車運輸直接發往港口。



被帆布苫蓋的袋裝化肥

4. 化肥的裝船和運輸

化肥的裝船和運輸方式分三種：

(1) 袋裝裝船，船上割包散裝運輸。



在這種裝船方式下，首先在待裝貨貨艙的艙口放置鐵篩濾網，在濾網上鋪一層或兩層繩網（網口大小約為 2cm x 2cm），最後將艙蓋閉合貼近濾網邊緣，並用袋裝化肥壓蓋艙蓋與濾網之間的空隙，以確保工人安全並防止塊狀化肥落入艙內。



以上工作準備就緒後，將袋裝化肥吊至濾網上，由工人進行割包。對於結塊大於 2cm x 2cm 的化肥，工人用鐵鍬、木槌等工具破碎使之落入艙內。

通過這種方法，散裝及結塊小於 2cm x 2cm 的化肥會通過濾網自然落入艙內，因此散裝化肥中的塊狀貨物尺寸通常小於 2cm x 2cm（網孔的尺寸）。



(2) 碼頭割包，散裝裝船並運輸。

在這種裝船方式下，首先由工人在船附近的碼頭場地割包，化肥倒入鐵篩網並漏入皮帶機，由皮帶機將化肥傳送至岸上粉碎機對化肥進行粉碎。經粉碎的化肥將由皮帶機送入岸上貨池，等待抓鬥作業裝入貨艙。



工人在岸上割包



化肥通過鐵篩網漏入皮帶機



化肥通過皮帶機送至粉碎機



經粉碎的化肥由皮帶機送入貨池



粉碎後的化肥由抓斗裝入貨艙

(3) 袋裝裝船和運輸。

用吊車將袋裝化肥吊入艙內，並由人工或叉車堆貨。



二、 化肥裝船的常見問題

根據以往經驗，化肥裝船常見問題包括如下：

1. 貨物短量

貨物短量是煙臺港裝載化肥貨物最經常遇到的問題。散裝化肥的提單數量通常以托運人安排的水尺檢驗數量為準。如果托運人的檢驗人利用本地優勢，在水尺計量時過度維護發貨方利益，則可能產生提單數量與實際裝船數量不相符的情況。

在水尺計量時，托運人委託的檢驗員和承運人委託的檢驗員容易就海水密度、水尺讀數及壓載水資料等的採用產生爭議。裝船完成後，如果托運人與船方就裝船數量無法達成一致，則船舶將可能被港務局移至錨地等待後續相關方協商解決，從而造成船期延誤以及船期損失等。

2. 貨物結塊

貨物結塊也是常見問題。有的結塊較為鬆脆，可以用木槌敲碎，甚至用手捏碎；有的結塊則非常堅硬，難以粉碎。當貨物以破包機的方式裝船時，由於是機器作業，現場檢驗員或者船員難以靠近，通常托運人或裝卸工人會借機將結塊的化肥混裝上船。

使用鐵篩網可以對結塊化肥進行初步篩選。只有乾燥散化肥才能自然通過篩子的過濾孔（約 2cm x 2cm），結塊的化肥經粉碎後也能通過濾孔落入貨艙，留下塊頭較大的結塊貨物。但是，通過人工粉碎後，尺寸較小的結塊化肥還是可以通過濾網裝入貨艙。



此外，由於化肥自身的特性，即便在裝船前或裝船期間採取了適當謹慎的措施，貨艙內依然會存在結塊貨物，結塊貨物比例通常在 2% 以上。





3. 貨物袋塑絲雜質



在袋裝化肥割包過程中，割包時產生的少量袋絲將不可避免地混入化肥中裝入艙內。在煙臺港，一般會安排工人二十四小時在艙內撿拾袋絲，但無論如何散化肥中的袋絲是無法徹底撿拾乾淨的。

三、 防損建議

1. 貨物短量

- (1) 對於普遍存在的貨物短裝問題，建議船東在與租家簽訂租船合同時提前約定大副收據（和/或提單）數量應該通過船東、租家以及托運人三方聯合檢驗來確定。
- (2) 在進行水尺計量時，為避免在海水密度方面產生爭議，建議船長在水尺計量前準備好密度計（附相應證書和修正記錄），同時要求各方就海水密度的測量方式達成一致。
- (3) 在水尺計量時，船舶要儘量減少橫傾和吃水差以儘量減少壓載水及燃料計量時的誤差。
- (4) 在進行初次水尺測量時，大副應和其他檢驗人（尤其是托運人的檢驗人）及時交換水尺讀數。如果有爭議，應該就地重新查看，直到達成各方統

一的讀數。同時，為了避免日後不必要的爭端，建議船方可將水尺的讀取過程進行錄影以保留相關證據。

- (5) 初次水尺後，大副應儘快通過計算船舶常數核實初次水尺的結果是否正確。如果發現船舶常數計算異常或者各方對初次水尺計量結果存在較大爭議，應該及時組織聯合水尺測量直至查實數據異常的根源或爭議解決。
- (6) 初次水尺讀數完成後，通常工人即將鐵篩子吊至艙口圍準備裝貨。由於每個鐵篩子重量大約 15 噸，如果各方需重新核算初尺，這些篩網勢必會影響船舶常數。因此，如果需重新核算初尺，船長應儘量要求工人將鐵網移除下船，等待核算完成後再裝上。
- (7) 裝船即將結束前，大副應勤看水尺，計算貨量，以便在正式末尺檢驗開始前，對裝船貨量提前瞭解，心中有數。
- (8) 如果最終水尺發現貨物短裝，建議船方要求托運人補貨。若托運人同意補貨，船方須安排船員理貨，記錄補貨數量，直至補貨量達到船長滿意的程度為止。若托運人拒絕補貨，則船方應立即將情況報告相關方進行協調處理。
- (9) 裝船完成後，建議船方協調各方進行聯合封艙。

2. 貨物結塊和雜質

- (1) 由於化肥結塊問題不可避免，建議船東與租家提前就化肥結塊的相關大副收據（和/或提單）批註問題達成一致，以維護船方利益。
- (2) 船舶在裝貨過程中，船長可指派值班船員重點督查貨物結塊及袋絲雜質情況。對於易碎的結塊貨物，船方可要求碼頭工人敲碎後再裝船；對於不易粉碎的大結塊貨物，船方應拒絕裝船。對於混入貨艙的雜質（如包裝袋纖維或塑膠膜碎片），船方須做好監督檢查工作，勤查勤看貨艙內的貨物狀況。如發現雜質，應及時要求工人清除雜質。建議船方對貨物狀況進行拍照取證。

希望以上建議有所裨益。如有問題或建議，請隨時聯繫。

此致。

單紅
副總經理