

Circular From UK

Date: 22 November 2016

太平洋西北岸谷物装载 - 美国

UK保赔协会为在华盛顿(Washington)和俄勒冈(Oregon)各港口装运谷物的船东以及租船人提供如下建议。

在太平洋西北岸装载谷物极其考验耐心。该地区年平均降雨天数为150~180天，年平均降雨量达40英寸。不熟悉该地区气候的船东，应注意在小雨时加快装船速度，避免船期延误。同时，避免在雨量较大时装船，以免货物湿损。

船期延误可能导致租船人和船东之间发生争议。一旦船舶因降雨延误，租船人向港口支付滞港费后势必从租金中扣除该费用，而船东也必将向租船人追索该项费用。

近期，太平洋西北地区的谷仓公司出现恶性施压行为。他们有时以接到命令将撤离泊位作为威胁或如有延误将面临罚款为由，要求船舶在大雨期间不得停止装船。此外，船长通常被要求在大副收据以及海运提单上批注，说明货物是在恶劣天气下装船，船方不知货物状况。如此一来，银行和金融机构不接受此类单证，拒绝放款。

通常，船舶将被滞留或扣押在泊位，直到上述争议解决为止，通常由船方出具海事声明。接着谷仓公司以无法撤离泊位以及装货时间损失为由，收取罚金。而租船人也要求船方承担停租时间损失。多数大副收据均标明“据称为，据称重量为”等印刷字样，表示船长或船员均不知货物的质量和状况。

谷物的装载单会列明货物的最大水分含量，一般为12%。在装船时，美国农业部(USDA)以及华盛顿州农业部(WSDA)检验员将不时对货物取样，鉴定货物级别，并汇总谷物的水分含量。有时候，船方会错误地以为这个值反应的是货物允许承受的水分/雨水含量。其实并非如此，因为通常只有货物表面受潮。

若需在恶劣天气状况下装船，通常会请求检验员登船，协助船长监督谷物装船过程。一般来说，在小雨天气装船，若货物出现扬尘，则装船可继续。如果雨量加大，扬尘消失，则建议船长暂停装船，以免货物湿损。这是因为，关闭舱盖时，雨水可能会弄湿货物。目前尚未出现遵照上述建议操作仍导致索赔的情形。

为了降低湿损风险，避免损失扩大，哥伦比亚河的部分港口采用了减压器的办法，使用橡皮垫圈围住舱盖上的水泥装货口。减压器与卸料斗底部相连，减压器外部通常连接有充气橡皮内胎。打开水泥装货口，放入减压器。降低卸料斗内的气压直到橡皮内胎受挤压，舱盖自然形成一个隔离层。装货时，打开货舱通风口，释放舱内多余的压力。

通常，透过隔离层进入货舱的水分大大少于开舱装货时因下雨关闭舱盖的情形。据俄勒冈州波特兰（Portland）港的检验员反映，使用这种减压器装运苏打灰货物时，未收到收货人的不良反馈。苏打灰是一种对水分极其敏感的货物，遇水可结块，跟水泥类似。通过水泥装货口装船需要注意的一点是，舱盖复位后，橡皮垫圈应保持状态良好，且保险螺栓拧紧到适当位置。使用减压器时，装填货舱至70%左右，货堆尖即已触及舱盖顶。因此，为了平整货堆，仍需打开舱盖。

信息来源：UK P&I Club
Alexander Gow Inc.