UK P&I CLUB

L P Bulletin

2011 年 2 月 4 日，星期五

740號公告—02/11— 直接還原鐵/鐵礦砂（錯誤申報）—委內瑞拉

在委內瑞拉找到的直接還原鐵礦砂的金屬成分通常沒有全球其他港口找到的直接還原鐵礦砂的金屬含量高：找到類似於直接還原鐵礦砂的產品是很平常的事，但這些產品仍然含有 1% ~ 10%的金屬量。然而，這些貨物同時含有很高的濕度（例如，水分，高達 12%），從而與直接還原鐵礦砂發生了反應產生了氫氣，這在過去造成了幾起船舶毀滅性爆炸事件。

具有強制性的《國際海運固體散貨安全操作規則》警示，由於材料自身的性質也可能涵蓋在範疇內，造成貨物的反應評估極其困難。因此每次都必須設想到最壞的局面。同時，高濕度使得這些貨物存在液化的風險，所以也要求測量“適運水分極限”。

鑒於這些貨物的原產地不確定，從裝運的貨物中抽取樣本而獲得分析測定是有必要的。因此，必須按照標準獲取樣本，相關樣本也必須注明在相關證明上：不接受非通用的證明或樣本。

需要高度注意的一點是，在委內瑞拉，大部分的樞紐站以及鐵礦生產者在銷售其工廠製造的產品時是按照“工廠門口發貨”。所以當他們將貨物置於船舶錨地時便完成了責任。

再有，我們很少發現樞紐站以及鐵礦生產公司直接在國際市場銷售他們的鐵礦，他們通常通過仲介或第三方賣家進行銷售，這些仲介或第三方賣家與買家和委內瑞拉鐵礦供應商都簽訂了協議。

鑒於上述描述的情況，我們瞭解到**直接還原鐵礦砂**的運輸成本遠遠高於**鐵礦砂**的運輸成本。正因爲船艙內惰性環境的要求，（最好是氮氣層）以及按照直接還原鐵(C)所允許的最大 0.3%水分含量，還由於在委內瑞拉銷售的直接還原鐵通常不像一般直接還原鐵一樣具有高金屬含量，**所以一些第三方賣家或者轉銷商在國際市場上經常把這些直接還原鐵描述爲鐵礦砂而出口。**

協會最近碰到這樣的情況。當我們到達委內瑞拉樞紐站時，船長發現貨物被錯誤申報（打算裝船**鐵礦砂**，但貨物卻含有**直接還原鐵礦砂**），爲了解決這個問題而花費了大量的時間。

正如上述所述，大部分的委內瑞拉樞紐站是**不會**出售**鐵礦砂**，這是因爲將未加工的產品加工爲小於 1 毫米的鐵礦砂遠遠難於常規加工生產直接還原鐵。所以，船長及會員們應注意只有 **FERROMINERA, C.A** 樞紐站生產和銷售**鐵礦砂**。最好的預防措施就是儘快地檢查租船合同項下的鐵礦砂貨物的樞紐站，如果樞紐站不是 FERROMINERA, C.A 樞紐站，那麼就能初步鑒定貨物是否是鐵礦砂，以及貨物是否含有直接還原鐵或者是否至少含有直接還原鐵的副產品（商品可能只是含有很低的金屬，但它仍是直接還原鐵）。

不論是在哪個裝船樞紐站，會員應在一切情況下要求儘快提供完整的貨物化學分析，分析應包括總含鐵量以及金屬鐵量。這兩項測量可以幫助專家確定貨物是鐵礦砂，還是直接還原鐵（C）- 的副產品。再有，會員應要求獲得按照標準所抽取的用於分析的貨物樣本。

爲了避免上述這種情況，協會建議會員應在早期處理，瞭解清楚產品的原產地，並且在簽署任何租船合同前核實大宗買賣的狀況。

協會進一步建議會員任命一名合適的第三方調查員，讓其在船舶到達之前負責檢查貨物的品質，從而能夠爲船長和船東提供即時建議。

資訊來源：防損部門