



2011年2月4日，星期五

740号公告—02/11—直接还原铁/铁矿砂（错误申报）—委内瑞拉

在委内瑞拉找到的直接还原铁矿砂的金属成分通常没有全球其它港口找到的直接还原铁矿砂的金属含量高：找到类似于直接还原铁矿砂的产品是很平常的事，但这些产品仍然含有1%~10%的金属量。然而，这些货物同时含有很高的湿度（例如，水分，高达12%），从而与直接还原铁矿砂发生了反应产生了氢气，这在过去造成了几起船舶毁灭性爆炸事件。

具有强制性的《国际海运固体散货安全操作规则》警示，由于材料自身的性质也可能涵盖在范畴内，造成货物的反应评估极其困难。因此每次都必须设想到最坏的局面。同时，高湿度使得这些货物存在液化的风险，所以也要求测量“适运水分极限”。

鉴于这些货物的原产地不确定，从装运的货物中抽取样本而获得分析测定是有必要的。因此，必须按照标准获取样本，相关样本也必须注明在相关证明上：不接受非通用的证明或样本。

需要高度注意的一点是，在委内瑞拉，大部分的枢纽站以及铁矿生产者在销售其工厂制造的产品时是按照“工厂门口发货”。所以当他们将货物置于船舶锚地时便完成了责任。

再有，我们很少发现枢纽站以及铁矿生产公司直接在国际市场销售他们的铁矿，他们通常通过中介或第三方卖家进行销售，这些中介或第三方卖家与买家和委内瑞拉铁矿供货商都签订了协议。

鉴于上述描述的情况，我们了解到**直接还原铁矿砂**的运输成本远远高于**铁矿砂**的运输成本。正因为船舱内惰性环境的要求，（最好是氮气层）以及按照直接还原铁(C)所允许的最大0.3%水分含量，还由于在委内瑞拉销售的直接还原铁通常不像一般直接还原铁一样具有高金属含量，所以一些第三方卖家或者转销商在国际市场上经常把这些直接还原铁描述为**铁矿砂**而出口。

协会最近碰到这样的情况。当我们到达委内瑞拉枢纽站时，船长发现货物被错误申报（打算装船**铁矿砂**，但货物却含有**直接还原铁矿砂**），为了解决这个问题而花费了大量的时间。

正如上述所述，大部分的委内瑞拉枢纽站是**不会出售铁矿砂**，这是因为将未加工的产品加工为小于1毫米的铁矿砂远远难于常规加工生产直接还原铁。所以，船长及会员们应注意只有**FERROMINERA, C.A** 枢纽站生产和销售**铁矿砂**。最好的预防措施就是尽快地检查租船合同项下的铁矿砂货物的枢纽站，如果枢纽站不是**FERROMINERA, C.A** 枢纽站，那么就能初步鉴定货物是否是铁矿砂，以及货物是否含有直接还原铁或者是否至少含有直接还原铁的副产品（商品可能只是含有很低的金属，但它仍是直接还原铁）。

不论是在哪个装船枢纽站，会员应在一切情况下要求尽快提供完整的货物化学分析，分析应包括总含铁量**以及**金属铁量。这两项测量可以帮助专家确定货物是铁矿砂，还是直接还原铁（C）- 的副产品。再有，会员应要求获得按照标准所抽取的用于分析的货物样本。

为了避免上述这种情况，协会建议会员应在早期处理，了解清楚产品的原产地，并且在签署任何租船合同前核实大宗买卖的状况。

协会进一步建议会员任命一名合适的第三方调查员，让其在船舶到达之前负责检查货物的质量，从而能够为船长和船东提供实时建议。

信息来源：防损部门