

2012年12月14日 星期五

公告859號 - 12/12 - 可能含有DRI(C)的鐵礦石粉 - 國際保賠集團的建議

背景

通過鐵礦石製造直接還原鐵(DRI)以及後續熱壓塊流程時，在大多數製造階段中，會生成灰塵和碎片等副產品。部分製造商會回收這些材料，並裝運發貨。以往，此類貨物主要產自委內瑞拉和特立尼達和多巴哥，當然，也有部分來自美國、墨西哥和利比亞。此類貨物在過去造成了不少事故，而最值得注意的莫過於2004年YTHAN輪事故。該輪5個貨艙中有4個發生了爆炸，最終造成六名船員喪生、船隻損毀的結果。

在過往版本的《散貨規則》中並未特別納入此類貨物。經過深入討論，有關人員起草了一份含有該類物質的新附錄，並將其納入2009版的《IMSBC規則》。該規則於2011年1月1日實施生效（最新版規則於今年發佈）。條目是**直接還原鐵(C)（副產品）**，該材料的定義僅基於其生產工藝、顆粒大小和密度，沒提及精煉鐵和水分含量。

儘管經過大量宣傳，但還是有一些貨物，未在貨物描述中包含DRI，却實際混合了比例極高的DRI(C)鐵粉。貨物描述中包含再氧化鐵粉、鐵粉（混合）、鐵礦顆粒、氧化鐵粉、塘粉、礦泥粉、澄清泥和塵土、用過的鐵粉和亞鐵。其他在描述中含有DRI的類似貨物，卻在提供時聲稱不是DRI(C)，因此無需根據《規則》的DRI(C)附表所規定的方式運輸。協會成員應注意，即使提供的貨物不是DRI(C)，但如果存放位置距離DRI貨物過近，在某些情況下，也會受鐵礦石粉污染。本公告特此對船東、船長和租船方提供指引，內容涉及如何識別含有DRI的貨物，以及如何正確處理此類貨物。

爲了避免產生誤會，國際保賠集團認爲，應使用《散貨運輸名稱》(BCSN)對DRI(C)貨物進行申報，並根據《IMSBC規則》的規定進行準備、裝船和運輸。

應獲取的資訊

裝船前：

鑒於混有DRI(C)的貨物可通過其化學成分辨識，因此必須要求提供該等詳細資訊。化學成分必須包含鐵的總含量(Fe)，精煉鐵含量和水分含量。關於此類資訊，最好能提供由第三方化驗所出具的針對即將裝運貨物的相關證書。換句話說，對於即將裝運的貨物應詳細描述，不接受一般性的分析。證書必須載有獲取樣本的方法和標準（通常是

ISO 10835:2000) 以及確定精煉鐵含量所執行的標準 (最好是 BS ISO 5416:2006)。同樣應檢查採樣日期以確保其準確性。

從化學性質看，鐵礦石貨物中的鐵易與其他元素混合，因此不含精煉鐵。如果貨物含有精煉鐵，則一定是 DRI 的衍生物：DRI(A)和 DRI(B)貨物通常含有約 85%的精煉鐵，而在含有 DRI(C)的混合物中，精煉鐵的含量僅為 1%或 2%。此類混合貨物應視為危險品 DRI(C)，並應根據規則中的要求進行運輸。如有疑問，協會成員應諮詢其所屬協會。

如發現貨物屬於 DRI(C)，則必須向船長提供《IMSBC 規則》中規定的資訊。除一般規定外，DRI(C)條目有下列特殊規定：

“裝運貨物前，托運人應向船長提供由國家裝運港管理部門認可的有關人員簽發的證書，該證書應聲明貨物在裝運時適合運輸；遵守本《規則》的相關規定；水分含量低於 0.3%；溫度不超過 65 °C；貨物符合關於有效期和材料溫度的裝運條件。”

“裝運前，貨物應已存放至少 30 天，且應提供由國家裝運港管理部門認可的有關人員簽發的證書輔以證明。”

“裝運前，托運人應向船長提供貨物的詳細資訊，以及在緊急狀況下應採取的安全措施。”

“應在裝載過程中監控裝載溫度，並在日誌中記錄每批裝載貨物的詳細溫度，同時應向船長提供日誌的影本。裝載後，應由國家裝運港管理部門認可的有關人員簽發證書，以確認在整個裝載過程中，貨物水分含量不超過 0.3%，溫度不超過 65 °C。”

《IMSBC 規則》規定的豁免

對於《IMSBC 規則》附件 1 列出的貨物 (如：DRI(C))，根據第 1.5 條的規定，如果替換條款與《規則》規定的條款具有相同的效力和安全程度，則有關部門有權批准該等替換條款或授予豁免權。有關部門指離岸港口國、到岸港口國和船旗國。在相關享受豁免的貨物裝運前，接受豁免的一方通知相關主管部門，該等部門可能接受，也可能不接受豁免。

協會注意到，至少有三個國家持有有關部門提供的豁免證書，他們托運的 DRI(C)貨物的含水量高達 12%，精煉鐵的含量為 1%至 60%。該等國家分別為委內瑞拉、特立尼達和多巴哥、墨西哥。目前上不清楚，是否存在其他有關部門 (到岸的港口國和船旗國) 之間簽署的三邊協定。然而，本協會注意到，至少有兩個船旗國對任何形式的 DRI 貨物運輸拒絕實施任何《IMSBC 規則》規定的豁免。

雖然《規則》同意豁免，但協會強烈建議協會成員遵守《IMSBC 規則》中針對 DRI 條目的運輸規定。如果成員不願遵守此類規定，應確保已通知所有上述有關部門並確保其接受該等豁免、遵守船旗國相關規則、並且在依照豁免條款運輸散貨時攜帶豁免證書。

根據上述豁免規則運輸貨物時，必須清晰列出裝載、運輸和安全流程。尤其應通知船長每貨物空間的通風率及通風時間、關於防止通風電扇爆炸的規定標準、貨艙通風通

道的安排細節、每貨物空間氫濃度的監控方法和頻率、每貨物空間貨物溫度的監控方法和頻率、定義緊急情況的標準、發生緊急情況時應採取的步驟、發生緊急情況時托運人的聯繫電話及卸貨前和卸貨中應採取的措施。

《IMSBC 規則》的 DRI(C)附表中規定的最大水分含量為 0.3%，否則屬於違規。水分含量高於此值，不僅存在實際風險及可能與某些鐵礦和鎳礦一樣發生液化反應。因此，必須將此類貨物作為 A 類或 B 類申報；並且，檢驗證書中必須載有水分含量限值及實際的水分含量。證書僅針對實際即將裝運的貨物，例如，不得僅提供過往貨物的一般性測量結果及過往標準。

《IMSBC 規則》同樣針對未在《IMSBC 規則》附件 1 中列出的貨物，並指出，必須根據離岸港口國、到岸港口國和船旗國的有關部門簽署的三方協定規定運輸此類貨物。然而，如果貨物描述為鐵礦石粉、或為本公告背景部分包含的其他描述、或含有任何精煉鐵，則應視為附件 1 中未列出的 DRI(C)類貨物。此時，應根據三方協定的規定進行運輸。

國際保賠集團所有下屬協會已簽發類似公告。

資訊來源：防損部門

lossprevention.ukclub@thomasmiller.com