

**ЦИРКУЛЯР
РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПЕРЕВОЗКЕ СТАЛЬНОЙ ПРОДУКЦИИ**

Считаем необходимым обратить внимание наших клиентов на ряд проблем, которые могут возникнуть при перевозке стали. Для судовладельцев, которые занимаются перевозкой стальной продукции, мы предлагаем рассмотреть ряд претензий, заявленных получателями по разным видам данного груза в течение последних нескольких лет.

Данный циркуляр помогает решить 2 основные задачи. Первая – максимально уменьшить риск порчи груза пока он находится на ответственности судовладельца. В большинстве случаев порчу груза можно избежать при правильном обращении, складировании и перевозке. Вторая – помочь судовладельцу избежать финансовые проблемы, которые могут произойти помимо его контроля, но за которые он может нести ответственность по закону. Классический пример – повреждение груза до начала погрузочных операций.

Погрузка стальной продукции и ее различные виды

Для получения P&I покрытия на перевозку следующих видов стальной продукции предпозгрузочный осмотр обязателен:

Упакованная стальная продукция:

- стальная проволока специального качества в катушках, например, шинный корд, стальная проволока высокой прочности. Подобный вид проволоки обычно завернут в высокопрочный и водонепроницаемый материал;
- холодно-катанная сталь в рулонах и упаковках;
- покрытая сталь в рулонах и упаковках, например, гальванизированная, покрытая алюминием или покрытая краской;
- жечь в стальных ящиках – также отгружается в рулонах на деревянных салазках. Обычно эта продукция завернута в полиэтилен и пакеты с прокладкой из стальных листов и скрепленная металлической лентой.

Подобная упаковка предназначена для защиты стального груза от возможных повреждений при погрузочно-разгрузочных работах, а также от действий атмосферных осадков. Данная упаковка не является герметичной и водонепроницаемой.

Неупакованная стальная продукция:

- строительная сталь, например, стальной брус, стальной уголок, стальные заготовки, стальные шары, прутки и др.
- плоские стальные листы и рулоны стальных листов, скрепленные металлической лентой.
- стальные слябы, стальные прутья из малоуглеродистой стали.

Приведенный перечень стальной продукции, перед погрузкой которой осмотр является обязательным, далеко не окончательный, поэтому осмотр каждой стальной партии, подготовленной к отгрузке, должен быть предварительно согласован с Ингосстрахом.

Следует также обращать особое внимание на состояние металлолома: железо, различные виды металлической стружки. Рекомендуем проводить предпогрузочный осмотр и этого вида металлопродукции, если партия превышает 3000 мт или состоит из смешанных видов металлолома.

Металлом имеет способность к самовозгоранию, которое может привести к пожару. Причина: большая площадь поверхности, которая легко окисляется. Всевозможного рода вибрация во время транспортировки приводит к трению и впоследствии к нагреву. Мы рекомендуем капитанам внимательно ознакомиться перед погрузкой с возможными опасностями, которые могут возникнуть при перевозке металлолома.

Ниже мы приводим несколько рекомендаций по перевозке металлолома:

- наличие обязательной вентиляции;
- груз, который перед погрузкой был подмочен, вероятнее всего во время транспортировки будет нагреваться;
- не допускать контакта металлолома с морской водой;
- измерить температуру груза на берегу до погрузки: если температура повышается, следует отказаться от груза;
- если температура на поверхности металлолома достигла 80С, и нет надежды на охлаждение, существует реальная угроза возникновения пожара;
- груз должен быть погружен, сепарирован, уложен в соответствии с последними требованиями кодекса ММО по безопасной перевозке твердых навалочных грузов (BC Code).

Состояние груза/оговорки в коносаменте

Особо следует обратить внимание на аккуратное ведение записи в отношении состояния стальной продукции, и в случае необходимости вносить оговорки в коносамент. Очень важно, чтобы сюрвейеры были своевременно информированы о необходимости посещения судна с целью оказания помощи и предоставления капитану необходимых инструкций в отношении правильного оформления документов (капитанская расписка и внесение оговорок в коносамент). Страхователю следует связаться со страховщиком или непосредственно с представителем Ингосстраха в ближайшем порту погрузки с просьбой о назначении сюрвейера. Это необходимо сделать, как можно скорее, до начала погрузки. (Следует учесть, что сюрвейеру потребуется определенное время для проведения осмотра груза до начала погрузки. Продолжительность осмотра зависит от количества груза. Обычно, для погрузки 15000 мт требуется 1 световой день).

Достаточно часто практикуется предложение судовладельцу подписать чистый коносамент в обмен на гарантийное письмо. Еще раз хотим напомнить нашим страхователям, что принятие судовладельцем подобного письма позволит страховщику оставить за собой право принимать решение пересмотреть (ограничить) действие договора в отношении грузовой претензии, которая может быть заявлена по определенному рейсу.

Когда состояние груза явно некондиционное, перевозчику следует настаивать на включение в коносамент соответствующих оговорок.

Несмотря на то, что на практике не существует принятых стандартных оговорок по перевозке стали, мы предлагаем в определенных случаях вносить следующие оговорки:

- «покрыто ржавчиной»

Когда более 75% поверхности груза покрыто ржавым налетом, который можно убрать только с помощью металлической щетки.

- «частично покрыто ржавчиной»

Когда более 75% поверхности груза покрыто ржавым налетом

- «проржавлено»

Когда 75% поверхности груза покрыто ржавчиной темно-коричневого цвета, которую можно убрать только с помощью металлической щетки и при этом на поверхности остаются следы ржавчины.

- **«частично проржавлено»**

Когда 75% поверхности груза покрыто ржавчиной темно-коричневого цвета.

- **«явные следы ржавчины»**

Участки с небольшим проникновением ржавчины в виде ржавых пятен, особенно на участках, где ржавая поверхность треснута или рассыпается на куски. На вид пятна выпуклые, но не бросающиеся в глаза, и при зачистке остается гладкая металлическая поверхность.

- **«следы ржавчины»**

Проникновение ржавчины сквозь окалину. Поверхность остается выпуклой неровной после зачистки металлической щеткой. На части поверхности остаются следы ржавчины после удаления окалины.

- **«подмочка перед погрузкой»**

Определить, подмочен ли груз частично или полностью, можно только непосредственно во время погрузки (например, вода может сочиться с внутренних листов стали, когда ее грузят). При погрузке рулонов стали крепления сильно сжимают металл, и вода вытекает между обшивкой. Несмотря на то, что визуально груз сухой, в результате подобных действий подмочка будет определена как произошедшая при погрузке.

- **«точечная коррозия»**

После удаления точечной коррозии с помощью металлической щетки или выскабливания с поверхности металла остаются глубокие коричневого цвета пятна ржавчины, часто покрытые окалиной.

- **«покрытые снегом»**

Визуально поверхность частично или полностью покрыта снегом и/или льдом.

- **«реакция на раствор нитрата серебра»**

Участки, которые подвергаются сомнению, следует протестировать. Если реакция положительная, это доказывает наличие хлоридов: появляются пятна молочного цвета.

- **«наличие пятен от неизвестного порошка»**

Подобные порошки обычно гигроскопические и содержат химикаты, которые агрессивно действуют на металлическую поверхность. Цвет порошка следует указать.

Механические повреждения (во время обработки груза):

- Внешние, внутренние или оба края местами помяты и/или покороблены
- края намотанных листов имеют глубокие вмятины;
- неровно смотанные рулоны (указать максимальную степень телескопически смотанного рулона в сантиметрах, указать также количество витков/связок/штук);
- выступающие края телескопически смотанного рулона порваны и согнуты (витки/связки/штуки);
- указать количество витков/связок/штук, где ослаблено крепление, ремни провисают, среднее количество разорванных или отсутствующих ремней крепления.

Обращаем Ваше внимание, что нами приведены только несколько примеров возможных оговорок по состоянию груза, однако, в каждом конкретном случае сюрвейеру следует предложить оговорки, относящиеся к данной партии груза.

Судовладельцу следует убедиться, внося соответствующую оговорку в Чартер, что он предоставляет право подписывать коносамент капитану или агенту, но это право не следует

передавать фрахтователям или его агентам. Только в этом случае есть гарантия, что коносамент содержит должные оговорки.

Состояние судна/осмотр судна

Состояние трюмов должно быть тщательно осмотрено до начала погрузки. Если установлено, что состояние трюма не отвечает требованиям, погрузку следует приостановить до полного устранения дефектов.

Если перед погрузкой трюмы промывались морской водой, их следует обязательно промыть пресной водой, чтобы устранить кристаллы морской воды. Должна быть проведена выборочная проверка нитратом серебра стенок трюмов и обшивки верхнего танка. Это особенно необходимо проводить перед отгрузкой в портах, где такие испытания проводятся регулярно (Италия, Испания, США, Великобритания и др.)

Если состояние грузовых трюмов и люковых закрытий вызывает сомнение, следует проинструктировать сюрвейера о необходимости проведения испытаний панелей люковых закрытий на водотечность.

Все дефекты, отмеченные и внесенные в отчет ответственным вахтенным офицером, должны быть надлежащим образом устранены перед началом рейса.

Не рекомендуем использовать пену или пленку на люковых закрытиях. Конструкция люков изначально устойчива к всевозможным погодным условиям, и они должны быть водонепроницаемы во время рейса. Если они в хорошем состоянии и обслуживаются должным образом, никакая протечка им не грозит.

Практика показывает, что во время непогоды действие пленки или пены неэффективно, они просто смываются.

Помимо того, что они неэффективны, они также могут и навредить перевозчику: данные действия могут быть расценены как проявление непрофессионализма в вопросах водонепроницаемости люковых закрытий.

В любом случае использование пленки неэффективно для подтверждения водонепроницаемости трюмов и служит плохим знаком – она не защитит ни интересы перевозчика, ни интересы грузовладельца, а может только впоследствии навредить.

Отгрузка стальной продукции

Обязательный осмотр при отгрузке необходимо проводить для тех же типов стали, что и при погрузке.

Следует всегда назначать сюрвейера в порту разгрузки для точного определения состояния груза. Это обеспечение против заявления неправомерных претензий, а также против претензий, которые могут быть заявлены на основании результатов осмотра после прибытия груза в место назначения по истечению нескольких месяцев после отгрузки. Такие осмотры следует организовать заблаговременно или с помощью страховщика или его местного корреспондента. В качестве альтернативы капитану следует связаться с представителем страховщика (с агентом нежелательно, т.к. он может также представлять и интересы фрахтователя), это особенно важно в случае, когда условия рейса неблагоприятны и у капитана возникает подозрение в вероятном повреждении груза.

Оговорки по Чартеру

Ингосстрах в своей практике продолжает сталкиваться с проблемами, которые возникают из-за редакции текстов некоторых оговорок, которые используются в Чартерах. Мы настоятельно рекомендуем включать в Чартер оговорки, в которых достаточно полно и четко прописаны ответственность на случай утраты или повреждения груза. Погрузка, хранение и отгрузка обычно проводятся стивидорами, назначенными фрахтователями, поэтому предполагается, что ответственность за сохранность груза во время этих операций должна лежать на фрахтователях и в оговорках об этом должно быть четко прописано. Страховщик всегда готов оказать необходимую помощь в составлении текста оговорки.

Ингосстрах имеет возможность проконсультировать как по техническим, так и по юридическим вопросам, и не только уже после того, как претензия заявлена, но и дать рекомендации по ее предотвращению. В случае, когда ситуация неопределенная и неясно, какие шаги предпринять, страхователю следует обратиться в Ингосстрах.