

Инспекции металлолома: проблемы качества и количества

Владимир АТАНОВ, директор сюрвейерской компании «Югас»

Опыт многочисленных инспекций, выполненных в различных речных и морских портах Украины, позволил нам провести анализ полученных результатов и выявить основные причины возникновения проблем, связанных с перегрузкой металлолома.

Несомненно, главная проблема — несоответствие качества экспортируемого металлолома спецификациям контрактов.

Несмотря на то, что с 2003 г. введен в действие ДСТУ 4121-2002 «Метали чорні вторинні», основной тоннаж металлолома, перегружаемого портами Украины, классифицируется многими грузоотправителями как категория 3А ГОСТ 2787-75.

Спецификации, определяющие качество груза по требованиям заказчика инспекции, как правило, более мягки по сравнению с требованиями ГОСТа (увеличен допустимый процент безвредных примесей, увеличены габариты металлолома). Тем не менее, даже при таких условиях качество металлолома зачастую становится причиной конфликта между грузоотправителем и грузополучателем.

Как правило, ответственность за низкое качество груза лежит на грузоотправителе. Доминирующей причиной несоответствия металлолома контрактному качеству является небрежная сепарация груза либо полное отсутствие таковой.

Нередки случаи, когда грузоотправитель просто не соблюдает все требования ГОСТ 2787-75 к заявленной им же самим категории металлолома.

Так, из 2784 т металлолома категории 3А, погруженного в Николаеве на т/х «Мартин Лацис» в мае 1999 г., 400 т были отбракованы в порту выгрузки и классифицированы как «доменный присад», являющийся отдельной категорией по ГОСТ 2787-75.

Вместе с тем требования ГОСТ предельно четкие. Вот некоторые из них для категории 3А:



— не допускается проволока и изделия из проволоки;

— не допускается наличие лома и отходов цветных металлов;

— легированные лом и отходы не должны смешиваться с углеродистыми и должны быть только одной группы или марки;

— металл не должен быть горелым, разъеденным кислотами и проржавленным (налет ржавчины допускается);

— засоренность безвредными примесями не должна превышать 1,5 % по массе;

— размеры куска должны быть не более 800 × 500 × 500 мм; для рулонов листового металла допускаются повышенные размеры по соглашению сторон, но не более 1000 мм;

— толщина металла должна быть не менее 4 мм в количестве не более 20 % от массы партии;

— трубы должны иметь наружный диаметр не более 150 мм и толщину стенки не менее 6 мм. Трубы с большим диаметром должны быть сплюснены или разрезаны по образующей. Длина выступов прямолинейных кусков не должна превышать 100 мм.

Стрела прогиба изогнутых кусков не должна превышать 250 мм. Масса куска должна быть не менее 1 кг.

Общие требования ГОСТ 2787-75 по взрывобезопасности металлолома, которые, несомненно, также должны быть соблюдены, к сожалению, нарушаются. Примером может стать погрузка на т/х «Днепр-3» в Запорожье 228 единиц различных обезвреженных боеприпасов, которые по требованиям ГОСТ 2787-75 должны транспортироваться отдельно от других партий металлолома.

Одна из причин низкого качества металлолома — метод хранения груза в порту, когда металлолом одной категории, например 3А, но разных грузоотправителей принимается и хранится портом на одном складе. Это приводит к смешиванию разных партий груза, и грузоотправитель, выполнивший качественную сепарацию металлолома, не может быть уверен, что его груз не будет смешан с металлоломом, не соответствующим требованиям ГОСТ.

Такая ситуация невыгодна и порту, так как приводит к тому, что стивидорная компания, осуществляющая перегрузку, вынуждена заниматься сепарацией груза в ходе грузовых операций.

Проблемы качества металлолома нередко переходят в проблему количества.

Так, негабаритный и легкий металлолом часто становится причиной недогрузки судна. Бесспорно, уменьшение удельного весового объема металлолома и «мертвый фрахт» — производные низкого качества металлолома.

Готовность судна и судовых документов к расчету груза по осадке, условно, определяют точность установления количества груза. В международной практике общепризнанной является погрешность расчета количества груза по осадке 0,5 %.

Отсутствие грузовых марок, дифферент судна, превышающий значения поправок для балластных



Head office in Ukraine:
 P.O. Box 260, Odessa-1,
 65001, Ukraine
 Tel: +38 048 777 63 87
 Fax: +38 048 777 63 88
 E-mail: ugas@ugas.tm.odessa.ua

Offices in Ukraine:
 Ilyichevsk, Yuzhny,
 Nikolayev, Kherson,
 Mariupol, Berdyansk

Hold / hatchcover survey
On-hire / off-hire survey
Bunker survey
Container survey
Stuffing control
Tally
Cargo damage survey
Hull and machinery
damage survey



Inspections of quality and quantity of cargoes
Pre-shipment inspections. Full time loading/discharging supervision
Laboratory Services (accreditation in UkrSEPRO system). 24 hour reporting to the client

танков, реконструкции судна, не отраженные в полной мере в судовой документации, — вот лишь некоторые факторы, повышающие процент погрешности.

Разные методы определения количества груза в порту погрузки и выгрузки (например, определение количества груза по осадке судна в порту погрузки и перевеска в порту выгрузки) нередко приводят к значительным несоответствиям в полученных результатах. Но из-за различия методов оценки эти результаты не могут быть перепроверены. Очевидно, даже если в порту выгрузки груз будет приниматься по весам, определение количества груза по осадке судна должно быть выполнено. Подобная двойная проверка даст возможность оценить правильность выполнения расчетов по осадке судна в порту погрузки и аккуратность перевешивания в порту выгрузки.

Многие капитаны судов, выгрузивших металлолом в портах Турции и ставшие очевидцами недобросовестности перевески груза (автомобили с выгруженным металлоломом уходят из порта, минуя весы), подтвердили необходимость проведения расчета по осадке судна в порту выгрузки. Немало нареканий со стороны капитанов вызвало и низкое качество грузовых работ, проводимых турецкими стивидорными компаниями. Потеря 10—15 т груза при выгрузке с судна 3000 т (груз просто просыпается за борт) — привычная ситуация.

Перечисленные выше случаи типичны. Их результат — недостача груза в принимающем порту.

Выработанная нами схема проведения инспекций металлолома позволяет решить подобные проблемы

качества и количества. Ее основная особенность — переход от «пассивного» проведения инспекции, когда независимый сюрвейер лишь передает заказчику инспекции полученную им информацию о качестве и количестве груза, к более активным действиям.

Первым шагом наших инспекций стало издание информационного письма, в котором подробно описываются критерии качества металлолома по спецификации заказчика инспекции. Программа инспекции металлолома, разработанная специалистами нашей компании, предусматривает вручение этого документа экспедиторам груза, судовым агентам, стивидорной компании и капитану судна до начала погрузки. Это позволяет всем заинтересованным сторонам заблаговременно получить необходимую информацию и принять активное участие в оценке качества груза.

Цифровые фотоаппараты и возможность в течение часа передать снимки по электронной почте позволили вывести контроль качества груза на совершенно новый уровень. В любой момент инспекции заказчик может получить необходимую информацию и самостоятельно оценить состояние товара.

Следующий шаг — организация супервизии погрузочных работ. До начала грузовых операций старший инспектор оговаривает с представителем стивидорной компании и капитаном судна возможности совместной работы, инструктирует супервайзеров о немедленном предупреждении стивидоров и представителя судна о том, что в трюм погружен какой-либо некондиционный материал. Поскольку возле каждого грузящегося трюма постоянно находится супервайзер, воз-

можно удаление из трюма любого выходящего за пределы спецификации материала. Опыт инспекций, когда стивидорная компания пользуется рекомендациями наших сюрвейеров, позволяет утверждать, что успешная сепарация груза в период грузовых операций возможна.

Улучшение качества перегрузки металлолома без привлечения дополнительных средств и, соответственно, повышение конкурентоспособности стивидорной компании — вот результат подобной совместной работы.

Издание акта совместных замеров — документа, в котором стороны, участвующие в проведении расчета количества груза, подтверждают значения совместно проведенных замеров (осадки судна, замеры балластных танков, плотность воды и т. д.), — стало еще одной нашей успешной наработкой.

Копии судовых документов, применяемых в расчетах, и акты совместных замеров дают и нам, и заказчику возможность проверить результаты расчетов, полученные в портах погрузки и выгрузки.

Документ, подробно описывающий недостатки судовых документов и самого судна для проведения точных расчетов количества груза по осадке, готовится сюрвейером и издается по требованию заказчика инспекции в защиту его интересов.

Большой опыт успешно выполненных инспекций позволяет нам сделать вывод — при совместной работе эксперта-сюрвейера, стивидорной компании и судовых специалистов проблемы качества и количества перегрузки металлолома могут быть решены. ■