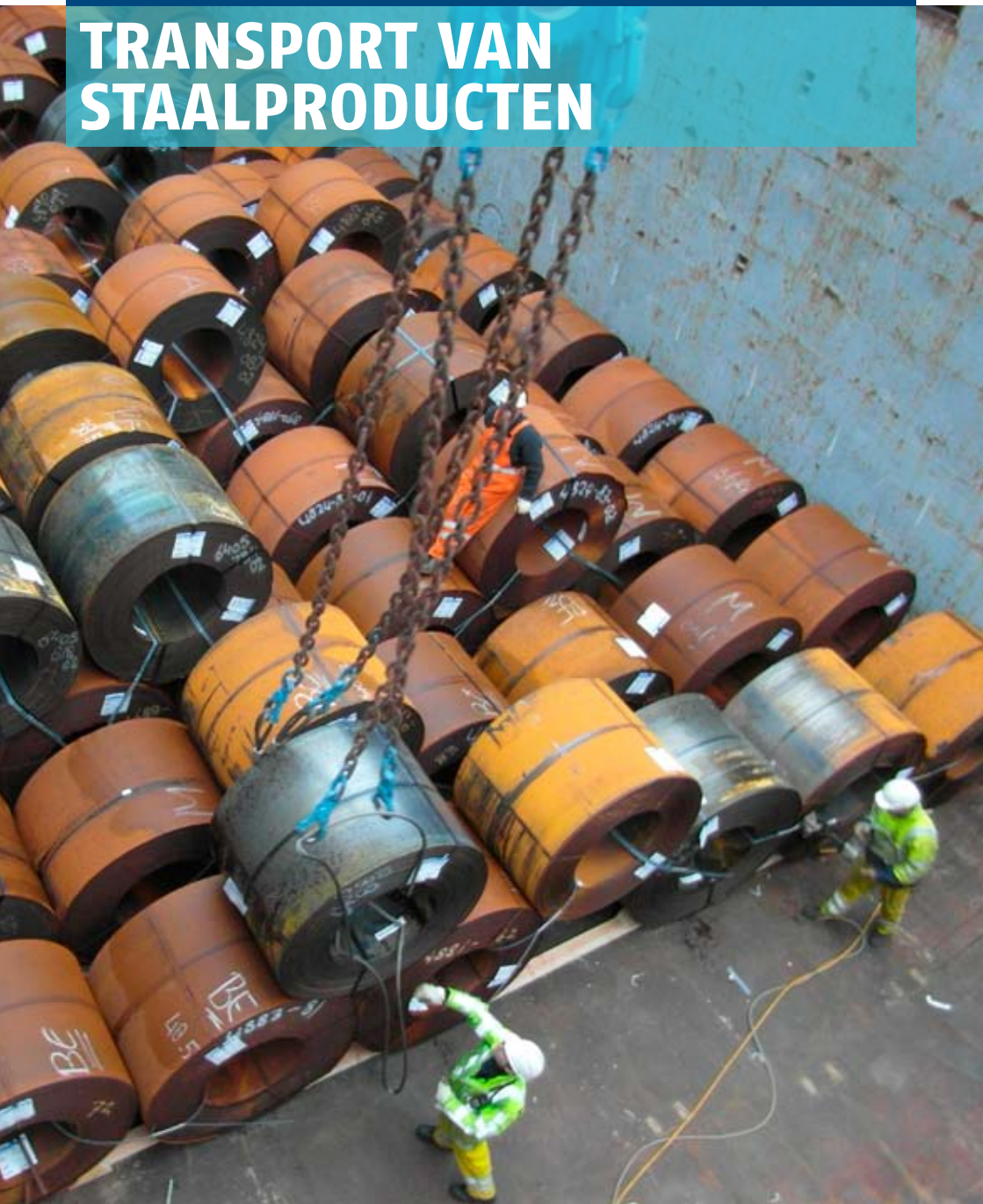


NNPC PUBLICATIE

TRANSPORT VAN STAALPRODUCTEN



CONTENTS

<hr/>	Voorwoord	3
<hr/>	Introductie	5
<hr/> 01	Het sluiten en opmaken van de contracten	6
<hr/> 02	Het voorbereiden van het ruim en luikdeksels	7
<hr/> 03	Het laden	8
<hr/> 04	Het transport over zee	10
<hr/> 05	Het lossen	11
<hr/>	Tenslotte	11

VOORWOORD

Gedurende de afgelopen jaren is er een grote overcapaciteit ontstaan in de staal industrie. De verwachting is dat de jaarlijkse overcapaciteit van 300 miljoen metric ton per jaar in de komende jaren nog verder zal toenemen. Het gevolg hiervan is dat de staal prijzen met minimaal 10 procent gedaald zijn, dat de marges van de producenten en handelaren sterk zijn afgenomen en dat er een sterke claim cultuur is ontstaan.

Elke afwijking ten opzichte van de gevraagde kwaliteit van het staal zal geclaimd worden bij de handelaar/producent. Elke afwijking ten opzicht van de omschrijving van het staal op de Bill of Lading zal bij de vervoerder geclaimd worden. Het is duidelijk dat er niet alleen daadwerkelijke transportschades worden geclaimd maar dat er ook veel 'papieren' claims ontstaan.

Hoe kunnen we ons tegen dergelijke claims wapenen?

Het transport over zee van staal producten zoals coils, profielen, plakken, wire rods, profielen en vele andere producten is risicovol.

De meeste staalproducten (hierna: staal) zijn gevoelig voor vocht, roest en mechanische schades. Alle staalsoorten hebben in ieder geval gemeen dat contact met zeewater zware schade kan veroorzaken.

Zeewater met als belangrijk bestanddeel chlorides veroorzaakt putcorrosie (pitting), een aantasting van het metaaloppervlak. Deze putcorrosie is moeilijk waarneembaar. Het gevolg van putcorrosie is een lokale afname van materiaal-dikte waardoor staal niet meer voor het initiële doel gebruikt kan worden. We zien met regelmaat dat ontvangers de aanwezigheid van chlorides op het staal, aan te tonen middels een zilvernitraattest, gebruiken om hoge claims in te dienen. We willen middels deze publicatie toelichten hoe claims voorkomen kunnen worden en hoe de NNPC de belangen van haar leden in dergelijke gevallen behartigd.

*NNPC, Expertise bv
Gijs Lindenburg*



INTRODUCTIE

Het transport van staal kunnen we onderverdelen in de volgende segmenten die allemaal even belangrijk zijn om schade te voorkomen:

- Het sluiten en opmaken van de contracten
- Het voorbereiden van het ruim en luikdeksels
- Het laden
- Het transport over zee
- Het lossen
- Het sluiten en opmaken van de contracten.

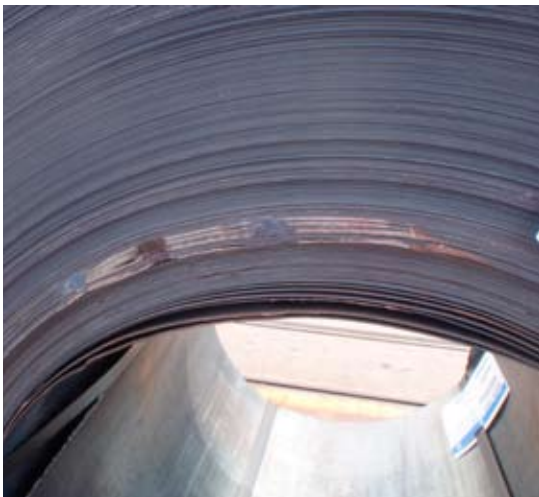


01 HET SLUITEN EN OPMAKEN VAN DE CONTRACTEN

Bij het sluiten van de contracten zal er afgesproken moeten worden onder welke condities de lading geladen en gelost wordt, voor wiens risico de stuwadoors werken, wie het sjour- en stuw materiaal levert. Er zal een laadlijst overlegd moeten worden met gegevens van de lading en de laad/loshaven(s). In verband met de toenemende afmetingen van de rollen zullen ook de maximale gewichten van de individuele rollen opgegeven dienen te worden ivm het berekenen van maximale draagkracht. Het is verder

van belang om af te spreken of de lading tijdens regen geladen en gelost mag worden, of er een surveyor namens de ladingbelanghebbenden aanwezig is en/of ladingbelanghebbenden een hositest, ultrasoon test en/of een andere inspectie zullen uitvoeren. Als dit alles is vastgelegd in een fixture moet goed gecontroleerd worden of de gemaakte afspraken in de uiteindelijke charterparty zijn opgenomen.

Tenslotte is het van groot belang of en welke bemerkingen er op de cognossemerten gemaakt mogen worden en welke partijen op de cognossemerten genoemd moeten worden. De daadwerkelijke bemerkingen dienen altijd voor/tijdens de belading genoteerd te worden!



02 HET VOORBEREIDEN VAN HET RUIM EN DE LUIKDEKSELS

Zoals aangegeven is vooral de aanwezigheid van zout/zoutkristallen en zeewater de basis van claims. Deze kristallen kunnen al in het ruim aanwezig zijn voor belading en/of tijdens het transport op de lading neerslaan (denk aan condens) en/of kunnen tijdens de reis binnendringen via bv luikdeksels, ventilatieopeningen en/of de bilges.

Hoe kunt u voor belading de aanwezigheid van zout voorkomen:

- Voor belading de ruimen grondig schoonmaken en vrijmaken van voorgaande ladingen, in het bijzonder als daar zouten in voorkomen. In ieder geval zullen de ruimen na het schoonmaken goed gespoeld/gewassen moeten worden met zoet water, ook de onderkant van de luikdeksels, de bilges, openingen voor sior ogen en/of container fittingen. Hierna de ruimen (laten) drogen en er voor zorgen dat al het vrije water uit het ruim is. Het ruim moet voor belading volkomen droog zijn.

- Voor de belading de bilges op goede werking controleren (terugslagklep!) en daarna droogmaken. In de machinekamer dienen de afsluiters naar het bilge systeem dicht te zijn.

- Indien mogelijk vooraf een hosetest uitvoeren en de resultaten in het logboek vermelden. In ieder geval er voor zorgen dat de pakking van de luiken in goede conditie verkeert, geen openingen, de hoek- en eindstukken in goede conditie, dat alle voorgaande ladingen uit de goten verwijderd zijn, er geen beschadigingen aan goten en deksels aanwezig zijn en de drains vrij zijn van roest, ladingrestanten en goed afsluiten.

- Staal heeft een hoog soortelijk gewicht (SG), 8.000 kg per kubieke meter. Deze lading onderin het ruim zorgt voor spanningen in het schip en een grote stabiliteit hetgeen een wreed schip tot gevolg heeft (korte slingertijd, grote versnellingen in schip, lading en sjierringen). Tijdens slecht weer zal het schip zwaar werken en daarom dienen de luiken in een top conditie te verkeren.

03 HET LADEN

Wat kunt u doen voor en tijdens de belading?

- Bij het na aankomst op verzoek openen van de luikdeksels er voor zorgen dat er geen zout water van de luiken naar beneden valt/druppelt. Zorg dat de deksels vrij zijn van zout water.
- Indien een surveyor of inspecteur namens ladingbelanghebbenden aan boord wil komen om het schip of de lading te controleren dient deze vooraf van de rederij toestemming te hebben gekregen. Leg de gegevens van deze expert of inspecteur en het doel van zijn bezoek duidelijk vast. Vraag een visitekaartje.
- Indien er een surveyor benoemd is door de rederij deze vragen waar en wanneer hij de lading gaat bekijken en vraag hem naar zijn bemerkingen. Bekijk deze bemerkingen goed en vergelijk deze met de eigen waarnemingen van de bemanning tijdens het laden.
- Er dient bij het stuwplan, indien mogelijk, rekening gehouden te worden met hoe de diverse soorten staal geladen dienen te worden. Onverpakte hot-rolled rollen mogen in de buitenlucht staan, mogen tijdens regen geladen worden en zijn vaak voor belading nat. Deze rollen dienen, als

het kan, niet in hetzelfde ruim geladen te worden als verpakte cold rolled rollen die vrij van vocht moeten zijn.

- Tijdens het laden zo weinig mogelijk ruimdeksels open leggen om snel te kunnen sluiten bij regen of andere calamiteiten.
- Aan het eind van de belading de lijst van bemerkingen aan de Bill of Lading hechten en op de Bill of Lading daaraan refereren.

Indien geen expert benoemd wordt, dan moet de kapitein en zijn bemanning zelf bemerkingen maken. Op staal zijn altijd bemerkingen mogelijk, denk aan algemene opmerkingen over verpakking, deuken, scheuren, vuil, uitwerpselen van vogels, vocht, roest en schades door het behandelen van de lading voorafgaande aan de belading. Als de conditie van een specifieke coil en/of andere lading afwijkt van de overige coils/lading dan moet dit bemerkt worden.

Is het staal nat geweest voor belading maar lijkt het droog tijdens belading, dan moet men dit toch uitdrukkelijk vermelden met 'wet before loading'. Als deze bemerking niet wordt gemaakt en er zijn natsporen in de loshaven, dan komen deze voor rekening van het schip. Hetzelfde geldt als staal licht geroest is.



Op verzoek kunnen wij u voorbeelden van bemerkingen toesturen die gebruikt kunnen worden om de conditie van het staal vast te leggen en deze te bemerken op de Bills of Lading.

Ook is het van belang de situatie in de laadhaven vast te leggen. Daarbij kunnen we o.a. aan het volgende denken:

- Waar komt de lading vandaan en hoe wordt het aangevoerd. Open trucks, vervuilde trucks, open trein wagons;

- Hoe wordt de lading geladen. Is dit een walkraan, mobiele kraan, aantal units per hijs en welke middelen worden gebruikt om de lading aan boord te hijsen, bv slings;

- Waar ligt de laadlocatie. Is dit dicht bij zee, slaan de golven over een pier, staat er vervuilende industrie naast de laadlocatie; Als er in de laadhaven werkzaamheden in de buurt worden verricht die mogelijk invloed kunnen hebben dan dient dit bemerkt te worden.

- Wat was de temperatuur, dag en nacht, eventuele luchtvochtigheid.

- Wat is de conditie van de lading na regen? Zorg er in ieder geval voor dat de luikdeksels droog zijn na een regenbui zodat er geen vocht in het ruim komt bij het openen.

- Fotografeer alles wat relevant kan zijn voor de conditie van de lading.

In veel havens wordt plastic over de lading geplaatst om eventueel druppels van boven op te vangen. Na de belading dienen de luiken goed zoekklaar gemaakt te worden.

Het gebruik van Ramnek tape geeft extra zekerheid omtrent de waterdichtheid. Zorg bij het plaatsen van Ramnek tape dat dit niet te strak bevestigd wordt, dit om te voorkomen dat het zou kunnen gaan scheuren bij het op zee in slecht weer werkend schip.

04 HET TRANSPORT OVER ZEE

Op zee is het van belang dat er geen zeewater het ruim binnenkomt en is het de bedoeling dat er geen condens optreedt.

Wat kan er gedaan worden om dit te voorkomen?

Bij slecht weer en zwaar bewegend schip bestaat de mogelijkheid dat zeewater de ruimen binnenkomt via de luiken. De romp van een schip heeft een zekere flexibiliteit terwijl de luiken en de hatchcoaming een stijf geheel zijn. Tijdens werkend schip kan het schip als het ware aan de luiken t rekken waardoor er lokaal minder

of geen druk tussen rubbers en compression bars zal zijn. Hierdoor kan zeewater binnendringen dat, als het goed is, wordt afgevoerd via de goten. Komt er teveel water binnen, gecombineerd met zwaar slingerend en stampend schip, dan kunnen de goten overlopen en kan er zeewater in het ruim komen. Dit dient ten allen tijde voorkomen te worden. Afhankelijk van positie, lokale omstandigheden en de duur van het slechte weer zal koers en vaart aangepast dienen te worden om extreme bewegingen van het schip te voorkomen.

In verband hiermee is het zaak om de conditie van de lading in de ruimen goed in de gaten te houden, binnendringend zeewater op tijd te signaleren, het waterniveau in de bilges te controleren en te controleren of er sprake is van een zwetend schip en/of lading.

Indien er ondanks het bovenstaande toch problemen ontstaan door zeewater in de ruimen dan is het belangrijk dat de reder daarvan direct volledig op de hoogte wordt gesteld. Schades kunnen voorkomen en/of beperkt worden als er voor en tijdens de lossing een schade expert namens de reder en/of P&I club aanwezig is.



05 HET LOSSEN

Bij aankomst in de haven en bij het openen van de ruimen dienen de luiken vrij te zijn van zout water. Wij adviseren om de luiken eerst met zoet water te spoelen en zoveel mogelijk droog te maken. Elke positieve zilvernitraat test verhoogt het risico dat het schip verantwoordelijk gehouden wordt voor (staal)ladingschade.

Indien er bij aankomst bijzonderheden worden waargenomen in de ruimen dan dient de reder hiervan direct op de hoogte gesteld te worden. Deze kan adviseren en eventueel in overleg met de P&I club maatregelen nemen.

Daarnaast is het van groot belang dat er geen informatie aan ladingbelanghebbenden wordt verstrekt en geen toegang wordt verleend aan tegen-experts zonder dat er een 'eigen' expert aanwezig is.

Tijdens het lossen is het ook van belang zo weinig mogelijk ruimte open te leggen om snel te kunnen sluiten bij regen of andere calamiteiten.

Als er experts of andere personen aan boord komen dan dienen zij zich duidelijk te melden en te identificeren. Als zij namens ladingbelanghebbenden komen dan dienen zij zich eerst bij

de reder te melden voordat er enige informatie verstrekt zal worden en/of voordat ze toestemming krijgen om aan boord te komen, de ruimen in te gaan en/of foto's te maken. Aan het einde van de lossing alleen de gebruikelijke documenten tekenen en geen documenten die betrekking hebben op een mogelijke schade.

Indien een kapitein toch gedwongen wordt om documenten te tekenen omtrent de conditie van de lading, dit altijd als volgt bemerken: "Signed without prejudice, for receipt only".

TENSLOTTE

Het is altijd, maar in het bijzonder bij lading staal, van het grootste belang dat bijzonderheden worden opgemerkt bij het totale transporttraject, cognossementen goed worden bemerkt en uiterste zorg wordt besteed aan waterdichtheid. Bij eventuele twijfels altijd contact opnemen met de reder en/of de P&I club voor advies of assistentie.



NNPC
Rijksstraatweg 361
9752 CH Haren (Gr.)

www.nnpc.nl
info@nnpc.nl

Vormgeving
In Ontwerp, Assen