

ЦИРКУЛЯР

**РЕКОМЕНДАЦИИ СУДОВЛАДЕЛЬЦАМ В ОТНОШЕНИИ ПОДПИСАНИЯ
КОНОСАМЕНТОВ**

После ряда обращений Страхователей по возникающим вопросам в отношении подписания коносаментов (B/L), Ингосстрах составил данный циркуляр и информирует Судовладельцев о встречающихся сложностях.

Коносамент (B/L) является документом, который содержит следующую информацию:

1. Описание груза, его количество и состояние на момент его получения, погрузки и транспортировки;
2. Информация об оплате фрахта;
3. Условия перевозки;
4. Инструкции по доставке (уведомление грузополучателя);
5. Полная информация о грузовладельце или стороне, которая имеет право на получение груза, указанного в коносаменте. В этом случае коносамент является титульным и определяет безусловное право на собственность.

Подписание коносамента

На основании информации, упомянутой выше, а также принимая во внимание, что коносамент обычно готовит отправитель или его агент, капитан не должен подписывать документ, который, по его мнению, содержит неверную информацию или может содержать таковую, или, когда информация, содержащаяся в документе, не была им внимательно изучена.

В отношении состояния груза, принимаемого на борт, особое внимание необходимо обратить на информацию, содержащуюся в штурманской расписке.

Часть информации по рейсу обычно капитану известна, например:

1. Порт погрузки;
2. Дата окончания погрузки;
3. Дата выдачи/подписания коносамента.

Если эти данные неверны, капитану не следует подписывать коносамент. Однако капитан может и не знать о количестве, весе, а также фактическом состоянии груза, принимаемого на борт.

Некоторые рекомендации:

1. Капитан может дополнительно внести "данные (цифры) грузоотправителей" или "береговые данные (цифры)" в отношении количества или веса груза в коносамент;

2. В случае невозможности проведения подсчета или осмотра груза в коносамент вносится оговорка "вес и количество неизвестны";
3. Если капитан имеет свои собственные данные по грузу, которые отличаются от указанных в коносаменте, в этом случае капитану следует внести свои данные рядом с данными грузоотправителя;
4. Обычно капитану известно только о видимом состоянии груза. В коносаменте должна быть сделана отметка, что груз "получен в очевидно хорошем состоянии";
5. Капитану следует обращать особое внимание, если у него есть причины полагать, что груз, который принимают на борт, находится в поврежденном состоянии – за рекомендациями следует обратиться к P&I страховщику;
6. Полезно описать упаковку, например "в бумажных пакетах" или "в мешках полиэтилена". Если они порваны или повреждены, в коносамент следует внести соответствующую отметку;
7. У капитана нет необходимости детально описывать груз – достаточно использовать общие обозначения, например: "сахар" "уголь", "зерно".
8. Капитан должен обращать внимание на условия любого договора фрахтования (С/Р) и на включение условий договора фрахтования в коносамент.
9. В коносамент должны быть включены все условия, привилегии, исключения, юридические оговорки. Рекомендуемая оговорка следующая: "Все сроки, условия, пункты и исключения, содержащиеся в Договоре о фрахтовании (СР), датированным ... / ... / ..., место, включая пункт об арбитраже, которым является Лондонский Арбитраж, английский право, применяется в данном Коносаменте".

Имеются и другие моменты, на которые следует обратить внимание, например:

1. Фрахт/Аренда/Простой/Залоговое удержание.

Капитану следует проявить должное внимание и проверить, достаточны ли условия коносамента, представленного ему на подпись, защищают ли Судовладельца в отношении оплаты фрахта, аренды/простоя или залогового удержания груза или любых активов.

2. Связь Коносамент - Договор о фрахтовании (СР).

Следует проверить: какие правила применяются: Гаагские, Гаагско-Висбийские или Гамбургские? Кто имеет право подписывать коносамент и от чьего имени: судовладельца или фрахтователя?

3. Палубный груз.

Важно проверить:

- 1) согласился ли грузоотправитель с условиями перевозки на палубе или это общепринятая практика перевозки для данного груза;
- 2) удостоверится, что на лицевой стороне коносамента указано, что груз перевозится/не перевозится на палубе. Применение правил Hague/Hague-Visby может зависеть от этого.

4. Смещение груза.

Нефтепродукты. При перевозке таких грузов из/в различные порты и по разным спецификациям должны быть указаны порт отправки и название груза по каждой партии.

5. Гарантийные письма (LOI):

Если необходимо получить LOI от грузоотправителей/фрахтователей, то этот вопрос предпочтительнее обсуждать с судовладельцем, чем с капитаном. Обращаем Ваше внимание, что любое гарантийное письмо, выданное в порту погрузки или разгрузки, является чисто коммерческим решением судовладельца, которое заменяет P&I страхование по каждому конкретному пункту, в отношении которого было выдано гарантийное письмо. В этой связи мы настоятельно рекомендуем, чтобы любое гарантийное письмо, выданное отправителем на случай отгрузки без предъявления оригиналов коносаментов или отгрузки в порту, не указанном в коносаменте, было заверено в первоклассном европейском банке.

Особо обращаем Ваше внимание на случаи, когда выдаются гарантийные письма для выписки «чистых» коносаментов в отношении сомнительных грузов. Принятие судовладельцем подобного письма является не только его собственным коммерческим решением, но также данное письмо не будет признано ни в одном суде и будет рассматриваться как факт мошенничества со стороны судовладельца или фрахтователя против отправителя или получателя. В таких случаях мы рекомендуем не принимать подобные письма.

Мы надеемся, что эти рекомендации помогут нашим Клиентам избежать или минимизировать претензии. В случае если у Вас имеются дополнительные вопросы, обратитесь в ИНГОССТРАХ для разъяснения и совета.