

ЦИРКУЛЯР

ПЕРЕВОЗКА РИСА В МЕШКАХ В АФРИКАНСКИЕ ПОРТЫ

ОСАО «Ингосстрах» хорошо знает о тех проблемах, которые существуют при перевозке риса в африканские порты. Поэтому был подготовлен данный циркуляр, который, мы надеемся, будет Вам полезен.

При отправке грузов в африканские порты мы рекомендуем делать в коносаментх ссылку на договор фрахтования, в котором прописаны все условия и исключения, а также вносить оговорку о юрисдикции. Со своей стороны предлагаем данную оговорку в следующей редакции: «Все условия, оговорки и исключения, прописанные в договоре фрахтования от ... / ... / ..., включая оговорку по арбитражу (Лондонский Арбитраж), и применению английского права, являются неотъемлемой частью данного Коносамента».

Перед тем, как планировать рейс, следует удостовериться, что все сертификаты судна действительны, особенно это касается Сертификата о грузовой марке.

Перед погрузкой необходимо:

- удостовериться, что трюма хорошо вымыты. Если во время чистки трюмов использовалась морская вода, тогда рекомендуем максимально устранить в трюмах всю соль, которая будет обнаружена. Обращаем Ваше внимание, что в случае появления во время рейса конденсата, произойдет его смешение с остатками соли, что создаст идеальные условия для появления плесени и может даже привести к порче груза хлоридами.

- убедиться, что льяльные замерные трубы не загрязнены, находятся в хорошем состоянии и имеют нормальные водонепроницаемые заглушки на палубе. Необходимо проверить и остальные системы (балластные трубы, систему вентиляции танков и др.) для того, чтобы удостовериться, что они также находятся в рабочем состоянии.

- проверить задраены ли все танковые лазы должным образом, особенно после помывки трюмов.

- провести проверку ультразвуком все люковые закрытия, включая крышки лазов. Убедиться, что все вентиляционные клапаны в хорошем состоянии и механизм закрытия люковых крышек находится в рабочем состоянии.

- делать записи в вахтенном журнале о том, когда и как проводились вышеперечисленные и другие меры.

Во время погрузки следует:

- удостовериться, что все крышки осмотрены сюрвейером, рекомендованным Р&И страховщиком, что должно быть обязательно зафиксировано в вахтенном журнале;

- от имени судовладельца провести подсчет груза;

- фиксировать контактные детали любого сюрвейера (фрахователя/отправителя), который поднимался на борт судна. Если возникают разногласия по размещению груза, необходимо, чтобы были во время подготовлены письма-протесты. Особенно это важно в случае, когда фрахователь настаивает на вертикальной сепарации груза (поскольку при такой укладке может возникнуть риск падения груза в порту разгрузки или повреждения груза, расположенного на нижних уровнях);
- получить копии сертификата качества груза. Обращаем Ваше внимание, что максимально разрешенная влажность груза 14%, поэтому средний показатель влажности должен быть значительно ниже этой цифры. Если средний показатель влажности приближается к 14%, существует вероятность того, что влажность некоторых других слоев может быть выше этого показателя. В подобных случаях необходимо провести независимую экспертизу груза на уровень влажности, но это надо делать только в присутствии сюрвейера фрахователя/отправителя;
- убедиться, что все элементы крепежа и защиты груза прибыли в чистом и сухом виде;
- до начала погрузки сделать снимки все трюмов;
- удостовериться, что вентиляционная система работает;
- отказывать в приемке любого поврежденного груза;

Во время погрузочных операций следует делать постоянный мониторинг и если будет замечено, что причиной повреждения груза стали небрежные действия стивидоров, заявить протест как стивидорам, так и фрахователям. В некоторых портах стивидоры используют для погрузки груза в мешках ручные крюки и портовые власти в таких случаях иногда предлагают судовладельцам документы, которые подтверждают, что это абсолютно безопасно для груза. На самом деле подобные документы не могут защитить судовладельца от претензии по грузу. Во многих портах, где происходит выгрузка, мешки со следами ручных крюков, рассматриваются грузополучателем, как поврежденные. В этой связи мы настоятельно рекомендуем вносить соответствующие оговорки и в штурманские расписки и в коносаменты, а также давать четкие письменные инструкции агенту фрахователя, чтобы он подписывал коносаменты, в которых полностью указаны все замечания, отмеченные в штурманских расписках (в том случае, если капитан не подписывает коносаменты);

- также советуем вносить оговорки в коносамент о состоянии груза, которые представил P&I корреспондент или капитан. Все замечания должны быть внесены в коносамент самим капитаном и должна стоять печать судна;
- отслеживать прогноз погоды и организовывать круглосуточное дежурство членов экипажа, особенно в ночное время для того, чтобы на случай дождя крышки трюмов были закрыты;
- сохранять копии всех записей/отчетов, которые капитан может делать по своему усмотрению или совместно с представителями грузоотправителя;
- сохранять копии всех документов, которые капитан подписывает в порту погрузки: таймшит (statement of facts), штурманские расписки, письма-протесты, коносаменты (обе стороны) и др. Рабочую копию чартера также следует иметь на борту судна.

Во время рейса необходимо:

- регистрировать погодные условия, температуру моря, влажность, чистоту воздуха снаружи и внутри танков. Следует также отмечать, когда проводилась вентиляция танков.
- фиксировать состояние трюмов, а также удостовериться, что старший помощник ежедневно проверяет вахтенный журнал, чтобы при возникновении каких-либо нестандартных ситуаций были бы сразу предприняты все необходимые меры;
- если судно во время рейса попало в шторм, капитану следует подготовить соответствующий морской протест, который должен быть заверен у местного нотариуса в первом порту выгрузки.

В порту разгрузки:

- назначить сюрвейера, рекомендованного Страховщиком, который будет действовать от имени Судовладельца и проведет отдельный подсчет груза;
- сюрвейеры, которые выступают от имени грузовладельцев, могут настаивать на том, чтобы капитан подписал их аутторн-рипорт (генакт), но при этом могут не подписывать подобный документ, подготовленный судовладельцем. В таких ситуациях капитан должен подписывать аутторн-рипорт противной стороны только после того, как получит подпись на генакте судовладельца;
- в случае небрежного отношения с грузом, кражи или хищения со стороны стивидоров, выгрузки на сырой причал, капитану следует заявить протест стивидорной компании (или ее агенту для последующей передачи стивидору) или фрахтователю;
- капитану следует оставлять оригиналы всех коносаментов для того, чтобы они в последствии были переданы судовладельцу.