

**ЦИРКУЛЯР
ПЕРЕВОЗКА САХАРА В МЕШКАХ**

ОСАО «Ингосстрах» в своем Циркуляре № 2-17-06-001 поделился своими рекомендациями в отношении превентивных мер по перевозке риса в мешках на африканские порты. После ряда обращений клиентов по возникающим проблемам в отношении перевозки сахара в мешках Ингосстрах составил циркуляр по перевозке данного груза и предлагает его вниманию судовладельцев.

Прежде всего, мы рекомендуем включать в коносамент все условия, привилегии, исключения, а также юридические оговорки, внесенные в соответствующий договор фрахтования, в следующем редакции: «Все сроки, условия, пункты и исключения, содержащиеся в Договоре о фрахтовании (СР), датированным ... / ... / ..., место, включая оговорку об арбитраже, которым является Лондонский Арбитраж, английский право, применяется в данном Коносаменте» (“All terms and conditions, liberties and exceptions as well as rider clauses contained in Charter party dated .../.../..., at ... (place) including clause regarding arbitration which, if any should be commenced in London, English Law to apply, are herewith incorporated in this Bill of Lading”).

В большинстве случаев сахар импортируют из Южной Америки и Европы. Следует обратить внимание при перевозке данного груза на две основные проблемы:

- 1) порча;
- 2) недостача

1) Повреждение сахара в мешках часто происходит как в портах погрузки, так и в портах разгрузки вследствие таких факторов:

- использование крюков стивидорами, как в портах погрузки, так и разгрузки;
- приемка уже поврежденного груза (когда состояние груза не было проверено в порту погрузки);
- подмочка груза (когда груз находится в разогретом состоянии и отпотевает во время рейса);
- небрежное отношение стивидоров в порту разгрузки (разрывы мешков, попадание мешков за борт).

2) Практика показывает, что существует две основные причины недостачи сахара:

- недостача в порту погрузки (небрежный счет мешков, автоматический счет, подсчет отсутствовал совсем);
- хищение в порту разгрузки стивидорами или докерами.

Данный груз является дорогостоящим и облагается высокими таможенными пошлинами в большинстве портов Алжира. Соответственно любая недостача приводит к очень большому таможенному штрафу. Сумма может быть затребована агентом перед получением таможенных документов. Все эти расходы являются дополнительными в отношении любой претензии по грузу, возникшей вследствие порчи или недостачи. Поэтому очень важно, чтобы судовладелец

принял все необходимые меры по отгрузке сахара в соответствии с количеством, указанным в коносаментх, но и чтобы в коносаментх было точно указано количество погруженного груза.

Мы настоятельно рекомендуем судовладельцу принимать следующие меры предосторожности во время перевозки данного груза:

- провести осмотр по осадке судна;
- контролировать проведение подсчета мешков;
- по окончании погрузки опечатать все помещения, лазы, где возможен доступ к грузу. Процесс опечатывания трюмов должен сертифицироваться сюрвейером.

Во время погрузки следует обратить особое внимание дежурных офицеров на недопущение какого-либо мошенничества. Например, во время проведения подсчета (особенно автоматического), когда какое-то количество мешков считается бракованным (поврежденным) и изымается из трюма для замены, необходимо убедиться, что учтены все возвраты поврежденного груза.

По прибытии судна должны быть проверены люковые пломбы и необходимо удостовериться, что они находятся в том же состоянии, что и в порту погрузки. Следует провести замер груза по осадке и установить количество выгружаемого груза, а также организовать контроль за подсчетом количества.

Ниже мы даем еще ряд рекомендаций, выполнение которых позволит уменьшить или вообще избежать проблем:

- следует удостовериться, что трюма зачищены и готовы под погрузку. Если во время помывки трюмов использовалась морская вода, необходимо как можно тщательнее устранить остатки соли из трюма. В случае возникновения конденсата во время рейса, возможно смешение капель воды с соляными остатками, что создает идеальные условия для заявления претензии «подмочка морской водой» (особенно это относится к погрузке сахара в «теплых» условиях).
- следует до начала погрузки провести тесты люковых закрытий ультразвуком или напором воды, включая крышки лазов;
- зарегистрировать полученные данные в судовом журнале, указав, когда в/у испытания/проверки были проведены;
- организовать независимый подсчет груза (tally) в порту погрузки от имени судовладельца;
- отмечать (записывать) действия на борту судна любого сюрвейера, назначенного от имени Фрахтователя/грузоотправителя. Если возникают разногласия в отношении хранения груза, необходимо удостовериться, что протест был заявлен вовремя и должным образом. Это особенно важно в случае, когда фрахтователь настаивает на вертикальной сепарации груза. Высоко уложенные штабеля груза могут рухнуть или привести к повреждению груза на нижних уровнях из-за сильного давления;
- убедиться, что подстилка под груз (паллеты) находится в чистом и сухом состоянии;
- отказывать в приемке любого поврежденного груза;
- также настоятельно рекомендуем вносить оговорки в коносамент в отношении состояния груза по результатам осмотра P&I корреспондента или с учетом мнения капитана. Все замечания должны быть внесены капитаном и должны быть заверены печатью судна;
- сохранять копии всех осмотров, которые проводит капитан по своему собственному усмотрению или совместно с представителем грузоотправителя;
- сохранять копии всех замеров груза по осадке, которые капитан подписал в порту погрузки: документ по учету времени и фактов при грузовых операциях (Statement of fact), грузовые расписки, письма протеста, коносаменты (обе стороны) и другие документы. Рекомендуем также иметь рабочую копию чартера на борту судна.
- номинировать сюрвейера, рекомендованного Страховщиком для проведения подсчета груза от имени судовладельцев в порту выгрузки;

- сюрвейеры, которые выступают от имени грузовладельцев, обычно настаивают на подписании своих собственных извещений о выгрузке (Outturn Reports), отказываясь подписывать результаты, сделанные от имени судовладельца. В таких ситуациях капитану следует подписывать извещения о выгрузке (Outturn Reports) противной стороны только после того, как будут подписаны отчеты, выданные от имени судовладельца;
- капитану следует заявить протест стивидорной компании (или ее агенту для последующей передачи стивидору) или фрахтователю, в котором должны быть отмечены такие факты, как, небрежное отношение к грузу, кража или хищение со стороны стивидоров, отгрузка на мокрый причал;
- капитану следует хранить оригиналы всех коносаментов для последующего предъявления судовладельцу.