

P&I Guidelines

Практическое руководство для
экипажей судов





Содержание:

Введение	01
Важность доказательств	02
Сюрвейеры, эксперты и юристы	07
Консоаменты	09
Груз	13
Повреждения судну, причиненные по вине стивидоров	21
Ущерб в результате столкновения и повреждение имущества	23
Охрана здоровья и травматизм	27
Загрязнение окружающей среды	30
Охрана судна	34
Конфликты по топливным операциям	43
Контактная информация	48

Введение

The West of England является одним из лидирующих Клубов P&I и осуществляет страхование ответственности судовладельцев и фрахтователей – членов Клуба - перед третьими лицами.

Клуб действует исключительно от имени своих членов, предоставляя им помощь и защиту их интересов. Работа Клуба поддерживается международной сетью корреспондентов, юристов и технических экспертов.

Успех расследования и анализа происшествия, которое может повлечь страховой иск, часто зависит от точности имеющейся информации, а также от качества и полноты ведения судовой документации. Цель этого буклета – напомнить вам о том, что может потребоваться Клубу для вашей защиты и защиты компании-оператора судна.

В случае происшествия срочная помощь может быть оказана одним из местных корреспондентов Клуба. Если вам не удалось связаться с корреспондентом, вы всегда можете обратиться за помощью в Клуб непосредственно.

Список и контактная информация корреспондентов Клуба и Правила страхования для членов Клуба в электронном виде размещены на веб-сайте Клуба www.westpandi.com.

Контактная информация сотрудников администрации Клуба – страховых агентов и специалистов по разбору страховых претензий в офисах в Лондоне, Пирее и Гонконге – также находится в открытом доступе в публикациях Клуба и на нашем веб-сайте. Оперативный дежурный всегда доступен по телефону +44 7795 116602.

Клуб выражает благодарность декану факультета судовой энергетики, заведующему кафедрой технической эксплуатации флота, профессору, д.т.н. Никитину А. М. за помощь в публикации перевода данного руководства и глубокую признательность рецензентам за детальное рассмотрение перевода и ценные замечания.

Важность доказательств

Аварии и инциденты на борту судна, так или иначе связанные с судном или с его экипажем, могут повлечь возникновение страхового случая и, соответственно, страховой иск в адрес вашего судна или компании. Успешное ведение дела в значительной мере зависит от имеющихся свидетельств.

Документы и записи, перечисленные в настоящем буклете, показывают, какие именно сведения необходимо собрать и сохранить в различных ситуациях. Доказательства должны быть собраны в наиболее полном объеме, настолько полным, насколько это представляется возможным, и, в первую очередь, направлены в офис вашей компании либо Клуба, согласно указаниям вашей компании. Поскольку для расследования некоторых претензий могут потребоваться годы, возможно, что в будущем понадобятся дополнительные свидетельства и доказательства. Тем временем значительные изменения могут произойти в составе судового персонала, и впоследствии многие члены экипажа будут уже незнакомы с обстоятельствами спора. Поэтому очень важно, чтобы документы и записи по техническому обслуживанию и использованию велись тщательно и надежно хранились.

Ниже приведен перечень таких документов.

Судовые журналы:

Судовой, машинный, грузовая книга, регистрации мероприятий по предотвращению загрязнения моря, движения (белл-бук), таблица девиации магнитного компаса, журнал распоряжений капитана на ночную вахту, радио, санитарный, учета рабочего времени, журнал операций с мусором и другие.

Черновые журналы и записи:

Черновые и текущие заметки могут оказаться особенно важными для защиты при возникновении претензий. Следует всегда сохранять подобные документы.

Технические записи:

Акты по результатам обследований, осмотров, ремонта и эксплуатации корпуса, главного двигателя, вспомогательных и палубных механизмов, грузовых помещений, приспособлений для грузовых операций, аварийно-спасательного имущества, покраски (покрытия) корпуса, планово-предупредительного обслуживания, акты и предписания классификационного общества (т.е. общества, уполномоченного на классификацию и освидетельствование судов).

Эксплуатационные записи:

Расчеты напряжений и остойчивости судна, результаты драфт-сюрвея, журнал укладки и крепления груза, записи по балластировке и замерам балласта, бункеровке, об изменении температуры и атмосферы в грузовых трюмах, данные по зачистке трюмов и мойке танков, по осушению льял трюмов, судовые планы перехода (passage plans), прогноз погоды и данные регистрации погодных условий, отчет общесудового собрания по безопасности (safety meeting minutes), маршрутные рекомендации (routing advice), портовые расписки о сдаче мусора судном, корреспонденция.

Регистратор данных о рейсе (VDR) и электронная картографическая навигационно-информационная система (ECDIS):

Информация, записанная и сохраненная при помощи регистратора данных о рейсе (VDR), упрощенного регистратора данных о рейсе (S-VDR) и электронной картографической навигационно-информационной системы (ECDIS).

Очень важно, чтобы соответствующие данные с VDR и ECDIS предусмотрительно сохранялись в случае таких происшествий, как столкновение, посадка на мель, повреждение имущества. Резервное копирование данных следует выполнять без промедления.

Важность доказательств (продолжение)

Распечатки:

Замеры глубин эхолотом, записи о пройденном маршруте, данные спутниковой системы GPS, метеорологические факс-сводки Navtex; сообщения, полученные через Инмарсат посредством расширенного группового вызова РГВ (EGC messages); данные регистратора команд машинного телеграфа - всегда с точным указанием даты и времени.

Официальные отчеты:

Отчеты и заявления об авариях и аварийных случаях, составленные согласно СУБ вашей компании и в соответствии с нормативными законодательными актами.

Заявления о протесте:

Хотя понимание степени важности этого документа в мире различно, всегда лучше заявить протест, сохраняя за собой право на предъявление претензии в будущем. В некоторых юрисдикциях нота протеста должна быть заверена нотариально. Местный корреспондент Клуба сможет проконсультировать капитана в этом вопросе. В случае получения ноты протеста и требования подтвердить получение письменно, следует использовать стандартную формулировку "received without prejudice and without admission of liability"- "получено без ущемления прав и без признания ответственности" -либо "received without prejudice and for receipt only"- "получено без ущемления прав, только расписка в получении".

Свидетели:

Следует собрать личные данные свидетелей и причастных лиц, а также пострадавших, включая способы связи с ними впоследствии, когда эти лица покинут судно. Дисциплинарные взыскания не должны налагаться на свидетелей из числа членов экипажа без согласования с компанией. Не следует также предлагать вознаграждение за дачу свидетельских показаний без разрешения компании или Клуба.

Показания и заявления:

Это могут быть заметки или официальные показания, которые, к примеру, может брать юрист, действующий по назначению Клуба. Обратите особое внимание, что, прежде чем допустить дачу показаний, всегда нужно посоветоваться с местным официальным корреспондентом Клуба. **Никогда не давайте показания представителям третьей стороны, предъявляющей претензию, пока не получено соответствующее официальное разрешение от вашей компании.**

Свидетельства в электронном виде:

На борту каждого судна всегда должен быть в наличии цифровой фотоаппарат, готовый к эксплуатации в любой момент. Фотоснимки следует делать с наибольшим разрешением и в наилучшем качестве. Полезными являются также видеозаписи. Помимо того, что фотоаппарат можно использовать для снимков причиненных повреждений и сопутствующих деталей, с его помощью можно фиксировать и факты соблюдения хорошей морской практики (например, хорошо уложенный груз или правильно установленный трап). Если судно оснащено системой видеонаблюдения (ССТV), то видеозаписи, важные для расследования, следует сохранить и сделать резервную копию. Дополнительные данные об использовании электронных ключей пассажирами на пассажирских судах и систем оплаты пластиковыми картами могут оказаться полезными для фиксации передвижений членов экипажа или пассажиров перед происшествием и поэтому должны быть сохранены для последующего расследования.

Дополнительные данные:

Неисправное или поврежденное оборудование, дефектные детали и компоненты оборудования, а также экземпляры поврежденного или пробы загрязненного груза должны быть бережно собраны, отмаркированы и сохранены с тем, чтобы

Важность доказательств (продолжение)

исключить последующие качественные изменения, порчу, ржавление или утрату.

Если возможно, все собранные доказательства должны быть отправлены в вашу компанию посредством электронной почты. Однако, если размеры файлов слишком велики для пересылки по электронной почте, их следует перенести на цифровые носители и отправить в компанию при первой возможности.

Сюрвейеры, эксперты и юристы

При получении сообщения о происшествии, в связи с которым возможно возникновение страховой претензии, Клуб либо его местный корреспондент может назначить независимого сюрвейера, эксперта или юриста для проведения расследования на судне.

Другие заинтересованные лица и компании, в особенности те, которые могут предъявить претензию против компании, судна и / или его экипажа, могут также попытаться предпринять подобные действия. Чтобы конфиденциальная информация не попала в чужие руки, необходимо соблюдать следующие меры предосторожности:

- Проверяйте личность каждого прибывшего на борт судна;
- Узнайте о причинах, с которыми связан его приход;
- Установите точно, кем посетитель был назначен, и чьи интересы он представляет;
- Если это сюрвейер, эксперт или юрист, назначенный Клубом (или действующий от его имени), и его полномочия подтверждены Руководством вашей компании:
 - окажите ему полное содействие;
 - предоставьте все запрошенные документы и информацию;
 - разрешите брать показания;
 - разрешите делать фотоснимки;
 - следуйте его советам относительно предоставления информации другим лицам.
- Если это сюрвейер, эксперт или юрист, действующий не по поручению Клуба, не позволяйте ему подниматься на борт до тех пор, пока ваша компания либо местный представитель Клуба не выразят на то свое согласие. Если же согласие получено, тогда:
 - Постарайтесь, чтобы во время его присутствия на борту находился представитель Клуба;

Сюрвейеры, эксперты и юристы (продолжение)

- Позаботьтесь о том, чтобы в течение всего времени пребывания на борту представитель противоположной стороны находился в сопровождении члена офицерского состава;
- Предупредите членов экипажа, чтобы никто не обсуждал с посетителем детали произошедшего инцидента;
- Ограничьте доступ лишь местами законного интереса;
- Ограничьте фотосъемку объектами и местами, имеющими прямое отношение к данному случаю;
- Исключите возможность доступа к судовым журналам и прочим записям, если Вы не получали на то никаких специальных указаний от Клуба.

В случае, если Вы не уверены в том, что сюрвейер, эксперт или юрист действуют по поручению Клуба, или Вам необходим профессиональный совет, немедленно свяжитесь с местными представителями Клуба.

Вне зависимости от обстоятельств капитан не должен признавать вину и ответственность до тех пор, пока не получено распоряжение Клуба или компании.

Коносаменты

Коносамент – это один из наиболее важных документов в индустрии морских перевозок, потому что это не только расписка в получении груза, перевезенного или предназначенного к отправке, но и свидетельство контракта на перевозку между перевозчиком и грузовладельцем. Что важнее всего, это документ, определяющий, кто является грузовладельцем.

Нижеследующие рекомендации обобщают основные моменты, которые капитаны и помощники капитана должны принимать во внимание, когда они оформляют штурманские расписки и коносаменты либо уполномочивают третьи лица издавать коносаменты от имени судна, а также в ситуациях, когда от капитана требуют выдать груз без представления коносамента, или в случае, если оригинал коносамента остается на борту судна.

Содержание коносамента

Чтобы защитить интересы своей компании, впрочем, как и свои собственные, капитан или старший помощник капитана должны позаботиться о том, чтобы штурманские расписки и коносаменты оформлялись правильно и подписывались только тогда, когда все соответствующие записи сделаны абсолютно точно. Если третьи лица, например, агент или представитель фрахтователя, уполномочены подписывать коносаменты в соответствии со штурманскими расписками, то капитан должен убедиться, что последние правильно заполнены.

Дата коносамента и штурманской расписки

Оба документа должны свидетельствовать о том, что груз был либо отправлен в определенный день, либо получен к отправке (“received for shipment”) в этот день. Получение к отправке означает, что судно получило фактический контроль над грузом. В каждом из приведенных случаев дата, указанная на коносаменте, должна быть именно той, когда груз действительно был доставлен на борт или передан под контроль экипажа судна.

Коносаменты (продолжение)

Если дата, указанная на коносаменте или штурманской расписке, другая, следует немедленно запросить инструкции в компании. Коносамент или штурманская расписка с неверной датой могут стать причиной возникновения юридической ответственности на сумму, равную стоимости груза, в то время, как ответственность компании может оказаться незастрахованной. Соответственно, компании может быть частично или полностью отказано в страховом покрытии.

Масса и количество груза

Капитан и старший помощник капитана должны убедиться, что количество груза (и масса, и количество единиц упаковки или единиц груза), указанное в штурманских расписках и коносаментах, соответствует судовым замерам и подсчетам, определенным в таких документах, как тальманские листы, боат-ноутс (boat notes), в расчетах драфт-сюрвея (draught surveys) и замерах высоты пустого объема грузовых танков (ullage calculations). В случае замеченного несоответствия между судовыми замерами и цифрами, внесенными в штурманские расписки и коносаменты, необходимо без промедления известить компанию. В ожидании ответа не следует подписывать никакие документы.

В некоторых случаях возможно внесение оговорки в коносамент и штурманскую расписку: «по заявлению отправителя ... вес и количество неизвестны» (said to be ... , weight and quantity unknown) или «вес ... заявлен отправителем, вес и количество неизвестны» (said to weigh ... , weight and quantity unknown). Однако внесение оговорки следует предварительно согласовать в компании.

Описание груза

Груз должен соответствовать описанию, указанному в штурманских расписках и коносаментах. В случае любых сомнений немедленно свяжитесь с компанией и не подписывайте никакие документы.

Состояние груза

Обычно в штурманские расписки и коносаменты вносится заявление, что груз отправлен или получен к отправке без видимых повреждений и недостатков *“in apparent good order and condition”*. Эта фраза означает, что, по мнению капитана, состояние груза внешне хорошее и неповрежденное. Если есть сомнения в состоянии груза, или он выглядит поврежденным, штурманские расписки и коносаменты подписывать не следует, и необходимо немедленно связаться с компанией. В случае невозможности получить инструкции из компании, капитан и старший помощник капитана должны внести описание внешнего состояния груза и в штурманские расписки, и в соответствующие коносаменты. Внесение оговорок только в штурманскую расписку не является достаточным.

Прочие условия

Важно убедиться, что коносамент соответствует условиям договора фрахтования, особенно если форма коносамента должна быть определенного типа, либо фрахтователь использует собственную стандартную форму. Если есть какие-то сомнения, то штурманские расписки и коносаменты подписывать не следует и необходимо немедленно связаться с компанией.

Полномочие агента подписывать коносаменты

Если, согласно договору фрахтования, агент уполномочен подписывать коносаменты от имени капитана, то последний должен издать письменное указание агенту на их подписание в соответствии со штурманскими расписками. Копия такого указания должна храниться на борту. Стандартная инструкция может быть предоставлена Клубом.

Гарантийное письмо

Иногда капитана могут попросить, чтобы он подписал сам или

Коносаменты (продолжение)

уполномочил подписание третьим лицом коносаментов и штурманских расписок, удостоверяющих внешне хорошее состояние груза, когда очевидно обратное, либо коносаментов и штурманских расписок с указанием неверного количества груза, либо датированных неверным числом. Взамен капитану предлагается гарантийное письмо (a Letter of Indemnity). В таких условиях гарантийное письмо практически никогда не обеспечит необходимой юридической защиты, а капитан может быть обвинен в пособничестве мошенничеству за то, что подписал фальшивые грузовые документы. В подобной ситуации капитану следует немедленно связаться со своей компанией.

Оригинал коносамента, который остается у капитана

В некоторых случаях заключается соглашение между компанией и фрахтователем, либо грузовладельцем, о том, что оригинал коносаментов, по которым груз будет доставлен, должен остаться на борту. В таком случае, в коносаменты должно быть внесено соответствующее условие. Капитану следует связаться со своей компанией и выяснить подробно, какие оговорки следует вписать в коносаменты до подписания.

Случаи непредъявления оригинала коносамента

При передаче груза без предъявления оригинала коносамента компания подвергается большому риску касательно неправильной передачи груза, что может повлечь за собой значительные и непокрытые страховкой претензии. В случае, если Вас просят выдать груз на таких условиях, откажитесь и немедленно свяжитесь с вашей компанией.

Корреспонденты Клуба

Местный представитель Клуба – корреспондент – обычно осведомлен о проблемах, связанных с изданием штурманских расписок и коносаментов. Если не удается связаться с компанией или требуется срочная консультация, капитан может попросить помощи у корреспондента Клуба.

Доказательства состояния, утраты и повреждений

Экипаж судна обязан проявлять необходимую заботу о грузе и делать все возможное для того, чтобы груз был доставлен в том же состоянии, в каком он был принят на борт. Это говорит о том, что на судно может быть возложена ответственность за повреждения или убытки, если груз не был погружен, уложен, выгружен надлежащим образом; если при грузовых операциях не был обеспечен должный контроль; либо недостаточно заботы и внимания уделялось грузу при перевозке. Наиболее важным является то, чтобы все операции относительно погрузки, крепления и контроля за состоянием груза полностью подкреплялись необходимыми документами. Следует иметь в виду, что, в случае возникновения претензий, защита будет невозможна без предъявления соответствующих письменных доказательств. Поскольку часто случается так, что лицо, предъявляющее претензии, возлагает на судно ответственность за убытки или за повреждение груза, на самом деле причиненные на берегу, то очевидно, насколько важна аккуратность при оформлении документов.

Аналогичным образом, лицо, предъявляющее претензию, часто утверждает, что судно было непригодным для выполнения своих функций. Хотя предположения насчет немореходности судна или его непригодности к перевозке груза могут быть необоснованными либо преувеличенными, возникнет необходимость доказать, что "должная заботливость" была проявлена перед отходом судна, чтобы обеспечить его мореходность. Важность этого обязательства невозможно переоценить. Роль судовой команды является решающей, когда необходимо предоставить доказательства того, что судно было в мореходном состоянии и пригодно к перевозке груза.

Подробные записи по техническому обслуживанию и эксплуатации судна являются важнейшей частью доказательств. Они могут включать: тестирование, проверки, инспекции, ремонт и техническое обслуживание, которые выполнялись для поддержания судна в хорошем состоянии (например, корпуса, машинного и палубного оборудования, грузовых помещений и

Груз (продолжение)

танков, грузовых подъемно-транспортных механизмов), а также информацию, свидетельствующую о том, что судно было укомплектовано экипажем, оборудованием и управлялось в соответствии с законодательством и установившейся производственной практикой.

Во всех случаях повреждения либо утраты груза необходимо обеспечить следующие документы:

- Подробная характеристика поврежденного (либо утерянного) груза (например, вид, объем, количество, маркировка, серийные номера, отправитель, получатель, порт погрузки, порт выгрузки);
- Копии грузовой декларации, свидетельства об испытаниях (test certificates), информационные листы безопасности (MSDS) и прочая документация, предоставленная грузоотправителями или фрахтователями;
- Описание события: как случилось, что груз был поврежден либо утрачен (включая отчеты о повреждениях, причиненных по вине стивидорной компании, если таковые произошли по ее вине);
- Полный и подробный отчет о факторах, повлиявших на случившееся (например, ненадлежащая упаковка, хищение, погодные условия). Если это произошло из-за погоды, тогда укажите:
 - время неблагоприятных погодных условий, состояние погоды, а также другие необычные события, которые пришлось перенести;
 - подробности обо всех повреждениях, причиненных корпусу судна либо судовому оборудованию;
- Копии страниц судового журнала с пометками о тяжелых погодных условиях. Может потребоваться, чтобы в соответствии с местными правилами такие копии заверялись в администрации порта с приложением письма с морским протестом. Уточните, есть ли в этом необходимость, у корреспондента Клуба или непосредственно в Клубе;

- Перечень шагов, направленных на то, чтобы, по возможности, уменьшить объем повреждений или потерь, которые были предприняты заблаговременно либо тогда, когда о случившемся стало известно впервые;
- Соответствующие фотографии и/или видеозаписи, демонстрирующие состояние судна (например, грузовые помещения, крышки трюмов, грузовое оборудование и приспособления, грузовые танки наливных судов), грузовые операции, портовые условия, погрузку, крепление, поврежденный груз, погодные условия;
- Грузовые планы и инструкции с подробностями касательно укладки и крепления;
- Свидетельства об осмотрах, ремонте и техническом обслуживании объектов, из-за которых, как предполагается, и были понесены повреждения (например, из-за крышек трюмов, клапанов, трубопроводов, грузоподъемного оборудования и средств для крепления груза);
- Копии заявлений о протесте, представленных и/или полученных;
- Соответствующие записи, касающиеся переговоров (например, с судовладельцем, фрахтователем, отправителем, стивидорной компанией);
- Подробности относительно каких-либо проб и образцов груза (хранящихся на борту и/или отправленных на берег);
- Части поврежденных средств крепления груза и грузообработки, крепежных материалов и приспособлений, хранящиеся на борту и/или отправленных на берег.

Дополнительные доказательства могут потребоваться в зависимости от типа судна и обстоятельств, при которых грузы были нанесены повреждения либо он был утерян. Нижеследующий перечень не является исчерпывающим, но может быть использован как общее руководство. Значительная часть из указанной информации, наверняка, найдется в виде записей в судовых журналах, соответствующие страницы

Груз (продолжение)

которых следует также представить. В соответствии с местными правилами может потребоваться, чтобы эти копии заверялись в администрации порта. Уточните у корреспондента Клуба или непосредственно в Клубе.

Предпогрузочные записи:

- Подготовка грузовых помещений (например, чистка трюмов, мойка танков, «продувка» инертным газом, промывка трубопроводов, дегазация, фумигация, предварительное охлаждение рефрижераторов);
- Повседневные проверки (например, системы откатки льяльных вод; детекторов уровня воды в трюмах; водонепроницаемости крышек трюмов, люковых закрытий и крышек вентиляции; опрессовка балластных танков, окружающих грузовые помещения; тестирование насосов; систем обнаружения дыма и пожаротушения; рефрижераторной установки; систем инертных газов и вентиляции);
- Проверка оборудования (например, трюмного освещения, трапов, крепежных материалов и приспособлений);
- Осмотры, проведенные командой (например, пломб на крышках трюмов, крепежных приспособлений, листовой обшивки грузовых помещений, шпангоутов, переборок и настилов танков, состояния покрасочного покрытия поверхности грузовых помещений, термоизоляции, балок и подволоков);
- Совместные осмотры, а также осмотры, проведенные третьей стороной (например, фрахтователем или государственной службой, такой как Департамент по делам сельского хозяйства Соединенных Штатов (United States Department of Agriculture), австралийская карантинная служба (Australian Quarantine Inspection Service));
- Замечания, касающиеся предпогрузочных повреждений груза, и копии отчетов о проведенных предпогрузочных осмотрах (см. " Предпогрузочный скорвей стали " в этом разделе);
- Копии указаний грузоотправителя / фрахтователя.

Контроль за состоянием груза:

- Вахтенный журнал;
- Черновой журнал (rough log book);
- Замер уровней в льяльных колодцах, включая записи по откатке льяльных вод;
- Замер уровней в балластных (грузовых) танках, включая записи по принятию/откатке балласта в рейсе;
- Замер уровня топлива в танках запаса, включая записи о перекачках бункера;
- Температура (в трюме, груза, забортной воды, воздуха), а также записи касательно влажности;
- Температура в рефрижераторных помещениях и записи об их размораживании;
- Журнал температур в охлаждаемых контейнерах, включая температурные карты (temperature cards) и данные в электронном виде;
- Температура бункера в танках, возле которого уложен чувствительный к температуре груз;
- Записи о состоянии атмосферы и концентрации газов в грузовых помещениях;
- Записи о вентиляции в каждом грузовом помещении;
- Записи о содержании инертного газа в грузовых танках и о вентиляции танков;
- Журнал обходов грузовых помещений и проверок состояния крепления груза и состояния уплотнений;
- Копии метеорологических сводок/предупреждений и рекомендаций метеоцентра по маршруту следования (weather routing information).

Записи об операциях по погрузке / выгрузке:

- Грузовой план и расчет остойчивости судна;
- Подробности соблюдения требований международных

Груз (продолжение)

конвенций, кодексов и резолюций (например, Международного кодекса морской перевозки навалочных грузов, Международного кодекса морской перевозки опасных грузов (IMSBC code, IMDG code);

- Погода в течение данного периода, включая все остановки работ из-за выпадения осадков;
- Грузовой манифест;
- В случае с навалочными грузами, фотографии результатов предварительного экспресс-теста на содержание влаги (“can” test);
- Предварительное расписание грузовых операций и план балластировки/откатки балласта;
- График работ в грузовых помещениях (включая время открытия/закрытия трюмов, нормы откатки балласта, данные по укладкам в грузовых танках (ullage figures), если применимо);
- Сводки погодных условий, включая все остановки и закрытия крышек трюмов из-за выпадения осадков;
- Предупредительные меры относительно изменения погоды и выпадения осадков (например, радарные наблюдения за приближающимся дождем, подготовка к ускоренному закрытию трюмов);
- Отчеты о балластных операциях, включая начало / остановку балластировки каждого танка;
- Подробности относительно мер предосторожности, предпринятых, в частности, в отношении опасных грузов;
- Крепление, укладка, прокладочные работы, выполненные стивидорами и/или экипажем;
- Подробности соблюдения Наставления по креплению грузов (Cargo Securing Manual);
- Копии сертификатов о максимальной крепежной нагрузке (MSL) для средств крепления груза и неразрушающего контроля качества сварных швов;
- Инструкции и требования, полученные от представителей фрахтователя, ответственных за погрузку (cargo superintendents);

- Копии штурманских расписок и коносаментов с подробностями всех оговорок, включая детали организации, уполномоченной на их издание;
- Копии извещения о готовности, стейтмент-оф-фэктс (statement of facts), журнала учета рабочего времени (time sheets) стивидоров;
- Копии всех выполненных драфт сюрвеев;
- Тальманские листы, включая все замечания по поводу несоответствий.

Перевозка груза на открытой палубе

Перевозка груза на палубе не допускается, кроме случаев, когда (а) отправитель подтвердил письменно свое согласие на то, что груз будет перевозиться на палубе полностью под его ответственность и на его страх и риск, и этот факт зафиксирован в коносаменте, или (б) коносамент содержит статью "liberty clause" (свобода выбора), согласно которой допускается перевозка груза на палубе, если:

данный вид груза обычно перевозят на палубе;

о такой практике перевозки известно всем заинтересованным сторонам;

груз является подходящим для такой перевозки.

При наличии сомнений относительно определенного груза капитану следует обратиться за советом в компанию или к местному корреспонденту Клуба.

Осмотры поврежденного груза

В некоторых юрисдикциях местные судебные органы могут выставлять требование, чтобы сюрвейер, производящий осмотр поврежденного груза, был предварительно одобрен ими, либо назначают сюрвейера самостоятельно. Местный корреспондент Клуба сможет подтвердить существует ли подобная практика в данном порту.

Груз (продолжение)

Внимание: Предпогрузочный сюрвей стали

Сталь является грузом, подверженным всякого рода повреждениям и, следовательно, источником возникновения множества претензий. Чтобы защитить интересы судна, Клубу необходим опытный сюрвейер, способный до начала погрузки оценить видимое состояние груза стальной продукции, представленного к отправке; проверить качество укладки и крепления, а также оказать необходимое содействие капитану при оформлении штурманских расписок/коносаментов. Если ваше судно должно грузить сталь, выясните у вашей компании, был ли назначен сюрвейер, который будет действовать от имени судна, для проведения предпогрузочного осмотра груза.

Повреждения судну, причиненные по вине стивидоров

Если по вине стивидоров судну причинены повреждения, необходимо немедленно позаботиться о том, чтобы такие повреждения были зафиксированы, и заинтересованные стороны оповещены, и чтобы виновная сторона обеспечила надлежащий ремонт судна. Во многих договорах фрахтования, и, в частности, в договоре тайм-чартер, предусмотрено, что фрахтователь и стивидорная компания должны быть поставлены в известность о случившемся в течение 24 часов после того, как повреждения были причинены, либо с момента их обнаружения. В противном случае затраты на ремонт может понести ваша компания.

В случае повреждения судна по вине стивидоров капитану следует:

- Сразу же сообщить об этом стивидорной компании устно или письменно и сделать соответствующую запись в судовом журнале;
- Подготовить письменное заявление, подробно описывающее детали повреждений, указывая, что виновной стороной является стивидорная компания и фрахтователь. Насколько возможно, в заявлении должно быть указано:
 - дата, время, порт / место происшествия;
 - обстоятельства, приведшие к происшествию;
 - описание повреждений, причиненных судну;
 - имена и контактные данные виновников происшествия и свидетелей;
 - погодные условия в момент инцидента;
 - схемы и фотографии повреждений.
- Если повреждения настолько серьезны, что могут повлиять на классификационные документы и способность безопасно выполнить дальнейший рейс, то в заявлении следует потребовать, чтобы повреждения были устранены к полному удовлетворению судоходной компании и действующего от ее имени сюрвейера немедленно, т.е. не покидая порта или местоположения, где произошел инцидент;

Повреждения судну, причиненные по вине стивидоров (продолжение)

- Позаботьтесь о том, чтобы стивидоры, фрахтователи, агенты и ваша компания получили копию официального письма в течение 24 часов.

Если повреждения незначительны и не оказывают влияния на класс или способность закончить рейс безопасно, с фрахтователем может быть достигнуто соглашение о том, что ремонт будет отсрочен. Тогда та часть ремонтных работ, которая осталась невыполненной, должна быть указана в отчете о возвращении судна в чартер (off-hire survey). Если фрахтователь желает присутствовать при проведении ремонтных работ, то следует удовлетворить такое пожелание.

Когда судно не загружено, судовому персоналу следует воспользоваться этой возможностью, чтобы осмотреть судно на наличие скрытых или незамеченных ранее повреждений, причиненных стивидорами. В случае, если таковые обнаружены, стивидорная компания, фрахтователь и ваша компания должны быть немедленно поставлены в известность письменно или устно.

Чтобы сделать как можно больше фотоснимков повреждений, следует воспользоваться цифровой фотокамерой или подобным устройством. Эти фотографии надо включить в отчет о возврате судна из чартера (off-hire survey). При возникновении каких-либо трудностей, обратитесь к местному представителю Клуба и держите в курсе событий вашу компанию.

Ущерб в результате столкновения и повреждение имущества

Сбор, сохранение и представление доказательств

Начальные стадии происшествия являются критически важными, поэтому предварительное официальное сообщение с изложением нижеперечисленных сведений должно быть срочно передано в компанию судовладельца и местному корреспонденту Клуба. Получение сообщения даст возможность Клубу произвести оценку ситуации и предпринять соответствующее расследование и меры по защите интересов судовладельца.

В данной главе термин "ущерб в результате столкновения" ("collision damage") относится к столкновению судов вне зависимости от того, находилось ли одно из судов в движении, у причала или стояло на якоре. Термин "повреждение имущества" ("property damage") относится к контактам судов с неподвижными и плавучими объектами (Fixed and Floating Objects, FFO), такими как причалы, краны, буи, трубопроводы, кабели, мосты и плавучие складские помещения. В это понятие также входят неконтактные повреждения судов или другого имущества, например, кильватерной струёй.

Любой инцидент вследствие столкновения судов, прямого или косвенного контакта судов с другими объектами, в результате которых наносится ущерб здоровью человека, ущерб имуществу или загрязнение окружающей среды, следует считать потенциально серьезным. Без расследования причин и оценки объема ущерба, проведенных сюрвейером от имени Клуба, бывает трудно оспорить предъявленные претензии, которые могут оказаться излишне раздутыми или полностью неоправданными.

Следует обеспечить сбор и надежное хранение следующей информации:

- Информация, записанная посредством регистратора данных о рейсе (VDR) и электронной картографической навигационно-информационной системы (ECDIS). Важность

Ущерб в результате столкновения и повреждение имущества (продолжение)

этих данных невозможно переоценить. Следует создать резервную копию сохраненных записей.

- Дата, время, место и вид происшествия;
- Сведения о другом судне (судах) и/или поврежденном имуществе;
- Сведения о пострадавших или погибших;
- Видимый объем и серьезность повреждения, нанесенного другому судну или имуществу;
- Подробности повреждений груза;
- Сведения о загрязнении окружающей среды;
- Краткое изложение событий, приведших к инциденту;
- Подробности относительно судов: курсы, позиции, маневры судна, работа двигателями, скорости, сигналы, радиоконтакты и обмен информацией, сведения о том, кто находился на мостике и в машинном отделении в момент, предшествовавший инциденту;
- В случае столкновения – угол контакта;
- Копия плана перехода (vessel's passage plan);
- Известная или предполагаемая причина происшествия, способствовавшие факторы, включая схемы происшествия;
- Преобладавшие погодные условия и состояние моря;
- При необходимости, сведения о лоцманах, буксирах, швартовщиках, о подрядчиках, осуществляющих зачистку, и третьих сторонах, включая независимых очевидцев происшествия;
- Копия заявления о происшествии, составленная в соответствии с судовой СУБ;
- Копии заявлений о происшествии, направленные в местную или общенациональную администрацию и / или в администрацию флага судна;
- Копии всех писем протеста, как выпущенных, так и полученных. **В случае, если необходимо подтвердить получение письма протеста, следует использовать**

стандартную формулировку "received without prejudice and without admission of liability"

- Копии страниц судового и машинного журналов, включая все черновые или предварительные записи;
- Данные с камер видеонаблюдения, фотографии и видеозаписи, сделанные непосредственно перед происшествием, во время или сразу после инцидента.

В случае любого крупного происшествия капитану судна, всем членам ходовой вахты на мостике и в машинном отделении и другим свидетелям на борту судна следует, как можно скорее, сделать личные записи, принимая во внимание тот факт, что позднее состоится официальная беседа, и потребуются официальные показания. Следует сохранять все черновые записи, расчеты и наброски, т. к. впоследствии они могут иметь определяющее значение.

Судовому персоналу не следует отвечать на любые вопросы, кроме официальных запросов полиции, местной администрации порта или администрации флага судна до тех пор, пока заявление об аварийном случае не изучено компанией, Клубом или местным корреспондентом Клуба.

Не следует пытаться скрыть или изменить какие-либо детали, т.к. лицам, расследующим происшествие, необходима ясность в отношении фактов, даже если последние свидетельствуют об ошибке самого судна. Более того, во многих юрисдикциях подделка доказательств является уголовно-наказуемым деянием.

В зависимости от масштаба и сложности происшествия, могут также потребоваться следующие документы:

- Показания членов экипажа, лоцманов и других лиц (обычно показания берутся юристом, уполномоченным действовать от имени судна);

Ущерб в результате столкновения и повреждение имущества (продолжение)

- Результаты тестов на употребление наркотических средств и алкоголя, проведенных после инцидента;
- Чертежи, диаграммы, фотографии и/или видеозаписи, иллюстрирующие повреждения и то, что произошло;
- Навигационная карта, которой пользовались в момент происшествия, с нанесенными прокладками курса и точками местоположения судна, предупредительными пометками и коррекциями. **Ничего не следует добавлять или стирать.**
- Списки всех публикаций по судовождению (navigational publications), находящихся на борту судна, с указанием дат издания и коррекциями;
- Официальные журналы (например, судовой журнал, вахтенный журнал, журнал машинного отделения). **Все разделы должны заполняться с точностью и в полном объеме.**
- Подлинники прочих документов (например, журнал движений судна, черновые записи). Ничего не следует добавлять или стирать.
- Подлинники распечаток (например, курсографа, эхолота, средств радиолокационной прокладки, машинного телеграфа).
- Записи касательно обмена информацией, включая точное время контакта, использованные каналы и содержание радиоконтакта посредством УКВ связи.

Охрана здоровья и травматизм

Сбор, сохранение и представление доказательств

В интересах каждого человека, находящегося на судне, постоянно заботиться об охране труда, чтобы потенциально опасные условия выявлялись и устранялись как можно скорее.

Чаще всего несчастные случаи на борту судна связаны с тем, что кто-либо поскользнулся, споткнулся или упал из-за разлитого на палубе масла, плохо установленного трапа, недостаточного освещения или отсутствия маркировки, неогороженных отверстий, нагромождения предметов и имущества на палубах. Внимательность и надлежащая организация труда могут сделать достаточно много для того, чтобы свести риск подобных происшествий до минимума.

Каждый несчастный случай влечет за собой те или иные последствия. Раненный член экипажа может быть неспособен эффективно выполнять свои обязанности и, тем самым, может в конечном итоге поставить под угрозу безопасность судна. Телесные повреждения, полученные пассажирами, стивидорами, посетителями или рабочими, могут привести к существенным искам. Соответственно, необходимо принять все меры, чтобы огрaдить судно от несправедливых претензий.

Во ВСЕХ случаях, связанных с нанесением телесных повреждений, особенно, если в дело могут быть вовлечены Соединенные Штаты Америки, следует немедленно связаться с местным корреспондентом Клуба, независимо от того, была ли травма получена членом экипажа, пассажиром, стивидором, посетителем или какой-либо третьей стороной. Корреспондента следует проинформировать обо всех подробностях происшествия и далее следовать всем его рекомендациям.

О происшествиях, повлекших травму, в соответствии с судовой СУБ должен быть составлен отчет и проведено расследование.

Если инцидент связан с неполадками оборудования, то неисправные компоненты следует сохранять на борту до тех пор, пока они не потребуются для осмотра или тестирования.

Охрана здоровья и травматизм (продолжение)

Необходимо собрать и в установленном порядке передать в компанию судовладельца, местному корреспонденту или в Клуб следующие данные и документы:

- Личные данные потерпевшего;
- Дата, время и место происшествия;
- Сведения о том, чем был занят потерпевший в момент происшествия;
- Сведения о профессиональной медицинской консультации, полученной от специалиста;
- Вид травмы и размеры повреждений;
- Сведения о ближайших родственниках потерпевшего;
- Сведения о первой медицинской помощи, оказанной потерпевшему;
- Обстоятельства происшествия и, насколько возможно, причины случившегося;
- Описание основных условий окружающей среды (например, погода, освещение);
- Чертежи, фотографии, видеосъемка (включая системы видеонаблюдения) места, где произошел несчастный случай, и оборудование, имеющее отношение к делу;
- Копии донесений о происшествии, направленных в местную или национальную администрацию;
- Подробности о том, каким образом потерпевший покинул место происшествия, и кто принимал участие в его транспортировке;
- Информация о действиях потерпевшего, которые могли способствовать случившемуся, и/или о возможной небрежности третьих сторон;
- Если уместно, то показания потерпевшего;
- Копии действовавших на момент происшествия разрешений на работу (если применимо);
- Подробности касательно индивидуальных средств защиты, которыми пользовался потерпевший;

- Детали часов работы и отдыха потерпевшего в день инцидента и в предшествующие дни;
- Результаты теста на алкоголь и наркотики, проведенного после происшествия;
- Подробности состояния здоровья потерпевшего до происшествия и имевшихся заболеваний;
- Сведения о медикаментах, которые потерпевший употреблял;
- Подробности о происшествиях с участием потерпевшего в прошлом;
- Показания всех свидетелей, способных воссоздать точную картину происшествия. При сборе свидетельских показаний важно проявлять осмотрительность, особенно в тех случаях, когда показания даются людьми, чьей памяти и мотивам есть основания не доверять. По соображениям достоверности не следует употреблять похожие формулировки в показаниях разных свидетелей;
- Имена всех свидетелей, их контактные данные и способы связи с ними;
- Копии всех записей и пометок в официальном, вахтенном и машинном журналах, в журнале учета судовых работ, включая черновые заметки. **Все разделы должны быть заполнены с точностью и в полном объеме.**
- Сведения о лице, заявившем о том, что он будет представлять интересы потерпевшего;
- Копии соответствующих сюрвейерских отчетов.

Любые случаи травматизма, включая мелкие, должны быть документированы и расследованы в соответствии с судовой СУБ. По результатам расследования должен быть составлен акт. Нередки случаи, когда иски, связанные с травмами, возбуждаются пострадавшими спустя значительное время. Без надлежащей документации будет трудно удостовериться, есть ли достаточные основания для удовлетворения иска или нет.

Загрязнение окружающей среды

Сбор, сохранение и представление доказательств

Защита окружающей среды является международной проблемой, и политика многих правительств основывается на принципе "платит тот, по чьей вине произошло загрязнение". В связи с этим, финансовые последствия происшествий, в результате которых имело место загрязнение окружающей среды, становятся все более серьезными, и штрафы, расходы на очистку и иски третьих сторон могут достигать огромных размеров. Очень важно осмотрительно подходить к оценке серьезности любого случая загрязнения, независимо от того, сколь незначительным оно может показаться. Довольно часто бывает, что, в зависимости от вида загрязнения и места, где произошел инцидент, размеры и сложность возникающих исков не соотносятся с кажущимся масштабом загрязнения. Поэтому крайне важно, чтобы перед проведением любой операции, которая может повлечь за собой риск загрязнения, все участники знали о существующем законодательстве, процедурах и собственной ответственности.

Тогда как наиболее значительные случаи загрязнения окружающей среды нефтью чаще всего являются результатом посадки судов на мель или столкновений, то большинство претензий связано с разливами во время бункеровки, перегрузки нефти или откачки нефтесодержащих отходов (ляльных вод, остатков топлива, грязного масла, шлама). Список контрольных действий при бункеровке или соответствующее разрешение на производство работ должны содержаться в судебной СУБ.

Защита окружающей среды регулируется различными Приложениями к Международной Конвенции MARPOL, которые предусматривают меры по предотвращению загрязнения окружающей среды нефтью, вредными жидкими веществами при перевозке наливом или в упаковке, сточными водами, мусором, остатками груза и загрязнения атмосферы. Судовые документы, такие как: журнал нефтяных операций (части I и II), журнал операций с мусором, журнал грузовых операций,

вахтенный журнал, машинный журнал, имеют первостепенное значение при разборе исков по загрязнению, и их следует заполнять аккуратно и своевременно.

Работникам морского транспорта следует помнить, что, помимо серьезных финансовых взысканий, нарушение законодательства по защите окружающей среды может повлечь персональную уголовную ответственность.

В случае, если с борта судна будет замечена нефть, разлившаяся из источников вне судна, местные власти и портовые агенты судна должны быть об этом немедленно проинформированы. Если нефтяное пятно движется по направлению к судну, судну следует обратиться к властям с требованием освидетельствовать и зарегистрировать тот факт, что загрязнение произошло не с борта судна. В судовом журнале должна быть сделана подробная запись о происшедшем, в том числе, указаны лица, первыми заметившие разлив нефти, данные о направлении и скорости ветра, прилива, названия судов, находящихся поблизости, и потенциальный источник загрязнения. Если возможно, следует взять пробу нефти и сохранить ее для дальнейшего сравнительного анализа, а также зафиксировать с помощью фото- и видеосъемки факт загрязнения и обстоятельства случившегося.

В случае угрозы или уже произошедшего загрязнения окружающей среды, процедуры, содержащиеся в судовых планах чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью (Shipboard Oil Pollution Emergency Plan - SOPEP) и/или планах быстрого реагирования (Vessel Response Plan -VRP), описывают последовательность шагов, которые следует предпринять судну. Следует также, как можно скорее, проинформировать о происшедшем местного корреспондента Клуба, чтобы тот мог принять меры по защите интересов судна. Корреспондент свяжется с Клубом и с представителями местных властей и при необходимости назначит сюрвейеров, подрядчиков, осуществляющих зачистку, а также юристов и/или технических экспертов. **Не следует делать никаких признаний относительно причины или источника инцидента без**

Загрязнение окружающей среды (продолжение)

разрешения компании или Клуба.

Для того, чтобы была произведена оценка серьезности происшествия и предприняты соответствующие ответные меры, следует немедленно передать в компанию, в Клуб или местному корреспонденту следующую информацию:

- Дата, время и место происшествия;
- Известная или предполагаемая причина происшествия;
- Краткое изложение последовательности событий, приведших к инциденту;
- Точные данные о виде загрязнителя, его спецификация и достоверная оценка количества;
- Преобладающие погодные условия и состояние моря;
- Сведения обо всех мерах, предпринятых членами экипажа судна и/или береговым персоналом для уменьшения разлива и очистки загрязнения;
- Размер загрязнения, сведения о пораженных районах, сведения об имуществе, которому нанесен ущерб, включая другие суда;
- Копия отчета по результатам проведенного в соответствии с судовой СУБ расследования;
- Копии отчетов о происшествии, направленные в местные или национальные администрации или в администрацию флага судна;
- Данные обо всех сторонах, проинформированных об инциденте.

В дальнейшем в зависимости от масштаба и вида загрязнителя может потребоваться дополнительная информация:

- Показания всех членов экипажа, имеющих отношение к происшествию (обычно показания берутся уполномоченным юристом);

- Чертежи, диаграммы, фотографии и/или видеозаписи, иллюстрирующие развитие происшествия;
- Копии всех записей в официальном судовом, вахтенном и машинном журналах, а также черновые пометки. **Все разделы должны быть заполнены с точностью и в полном объеме.**
- Копии имеющих отношение к делу страниц журнала нефтяных операций, журнала по операциям с мусором, журнала грузовых операций, руководства по переходу с одного вида топлива на другое и прочих подобных документов;
- Копии накладных на полученное топливо или масло;
- Копии расписок в получении в отношении сданных на берег нефтяных остатков, шлама, нефтесодержащей воды, остатков груза и мусора.
- Копии грузовых деклараций, информационных листов безопасности (MSDS) и другой документации, удостоверяющей, является ли груз вредным для морской среды (Harmful to the Marine Environment), опасным для окружающей среды (Environmentally Hazardous Substance), загрязнителем морской среды (Marine Pollutant) или нет.
- Копии всей корреспонденции;
- Контрольные пробы загрязнителя.

Охрана судна

В соответствии с требованиями Международного Кодекса по Охране Судов и Портовых Средств (ОСПС) охрана и безопасность судна должна обеспечиваться постоянно. Под этим подразумевается наблюдение за доступом на борт, предупреждение проникновения посторонних и обеспечение перевозки только законных грузов. В связи с тем, что инциденты, связанные с безбилетными пассажирами, пиратством или наркотиками, могут повлечь существенные иски, необходимо проявлять особую бдительность в районах повышенного риска.

В случае, когда нижеследующие рекомендации противоречат Плану охраны судна (ПОС), следует выполнять требования последнего.

Нелегальные пассажиры

Стоимость репатриации нелегальных пассажиров может быть очень высока, возможны также штрафы и большие расходы, связанные с их содержанием. Кроме того, часто бывает трудно найти страну, которая была бы готова дать таким лицам возможность сойти на берег на своей территории, особенно при отсутствии документов. В связи с этим тщательный осмотр судна перед выходом в море имеет первостепенное значение, поскольку высадить безбилетных пассажиров в том же порту, где они проникли на борт, гораздо легче, чем где бы то ни было. Еще один осмотр рекомендуется провести сразу после отхода, т.к. иногда нелегальные пассажиры выходят из укрытия в поисках воды и пищи или более удобного убежища. Следует помнить, что если был обнаружен один безбилетный пассажир, то на борту могут находиться еще несколько.

Для того, чтобы уменьшить штрафные санкции в случае удавшегося проникновения, важно, чтобы подробности осмотров судна до и после отплытия, осмотренные помещения и другие предупреждающие действия соответствующим образом фиксировались в письменном виде. Такими мерами являются вахта у трапа, привлечение дополнительных сторонних охранников, проверка личности,

обходы помещений, ограничение доступа в жилые помещения экипажа, установка дополнительного освещения, предупреждение несанкционированного доступа в каюты, в помещения для судовых запасов и грузовые помещения.

В случае, если нарушители обнаружены на борту судна после отплытия:

- Обращайтесь с ними твердо, но гуманно;
- Обыщите их на предмет наличия документов, удостоверяющих личность, оружия или наркотиков;
- Обыщите место, где нелегалы были обнаружены, на предмет наличия документов, удостоверяющих личность, оружия или наркотиков;
- Если удостоверения личности обнаружены, поместите их в судовой сейф, чтобы они не были уничтожены;
- На то время, когда нелегальные эмигранты не находятся под наблюдением, поместите их в надежное и безопасное место;
- Обеспечьте им нормальное питание;
- Не принуждайте их к работе против их желания;
- Не вписывайте их в судовую роль;
- Проведите опрос каждого нелегального пассажира с тем, чтобы установить:
 - имя;
 - дату и место рождения;
 - национальность;
 - адрес;
 - ближайших родственников;
 - порт, дату и время проникновения на борт;
 - подробности, как они получили возможность попасть на судно;
 - место на судне, где они скрывались;
 - место следования.

Охрана судна (продолжение)

Как можно скорее передайте вышеперечисленную информацию вместе с фотографией нелегального пассажира и копией любого обнаруженного удостоверения личности в компанию, в Клуб или местному корреспонденту Клуба (в порядке, установленном компанией) для того, чтобы был начат процесс репатриации.

Пиратство

Свежую информацию о пиратских нападениях и о районах наибольшего риска можно получить бесплатно в Центре по Пиратству при Международном Морском Бюро (IMB Piracy Reporting Centre), Куала Лумпур, Малайзия, телефон: +60 3 2078 5763, факс: +60 3 2078 5769, электронная почта: imbkl@icc-ccs.org или piracy@icc-ccs.org, www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre. Центр передает ежедневные сведения по текущей ситуации и предупредительные сообщения на сервис SafetyNET системы спутниковой связи Inmarsat C (Инмарсат Си) и поддерживает круглосуточную горячую линию: телефон +60 3 2031 0014.

Перед заходом в район, где судно может подвергнуться пиратскому нападению, Должностное лицо компании, ответственное за охрану (ДЛК), и Лицо командного состава, ответственное за охрану судна (ЛКС), должны провести формальную оценку риска, основываясь на имеющихся новейших данных. Им следует убедиться, что экипаж проинструктирован, и провести судовую тревогу. В регионах повышенной опасности, упомянутых в руководстве “Best Management Practices to Deter Piracy” (BMP), необходимо строго придерживаться всех предписаний, указанных в последней версии данного, очень важного документа.

В регионах, находящихся в зоне действия антипиратских военно-морских сил, судам следует заранее подавать подробности предстоящего маршрута в соответствующий координационный центр. Насколько это возможно, судам следует присоединяться к сопровождаемым конвоям и следовать официальным распоряжениям в отношении докладов о местоположении, транзитных коридоров, расписания переходов и скорости.

Что касается антипиратских мер, следует обратить внимание на нижеследующее:

- Назначить дополнительных вахтенных и впередсмотрящих;
- Производить визуальные наблюдения с помощью биноклей и посредством радаров;
- Уменьшить продолжительность вахт и визуальных наблюдений, чтобы избежать переутомления вахтенных;
- Использовать пожарные шланги, колючую проволоку и решетки в качестве физических препятствий в комплексе с пассивными средствами защиты, такими как приборы ночного видения, акустические средства, ложные надписи «Высокое напряжение» (high voltage), муляжи наблюдательных постов;
- Использовать балластные насосы для затопления палуб и формирования водяной завесы за бортом судна;
- Использовать дополнительные технические средства, такие как генераторы и рулевые машины;
- Надежно закрыть все входы, оставив в использовании лишь аварийные выходы;
- Приготовить надежное внутреннее помещение, которое может быть использовано экипажем в качестве «цитадели» в случае, если атакующие смогут проникнуть на борт.

В соответствии с СОЛАС капитан имеет право отключать передатчик автоматической идентификационной системы (АИС) по своему усмотрению. Однако в темное время суток навигационные огни должны оставаться включенными. Капитанам следует помнить, что безопасность экипажа является первостепенной задачей, и что не следует подвергать членов команды судна неоправданному риску.

В случае пиратского нападения следует предпринять следующие действия, такие как:

- Включить аварийно-предупредительный сигнал «Пиратское нападение»;

Охрана судна (продолжение)

- Обеспечить, чтобы члены экипажа, выполняющие второстепенные обязанности, проследовали в безопасное место сбора или в «цитадель»;
- Отправить заранее подготовленное сообщение в координационный центр военно-морских сил данного региона, в компанию и в администрацию флага судна;
- Активировать судовую систему охранного оповещения (ССОО);
- Отправить сигнал бедствия посредством УКВ связи (VHF), цифрового индивидуального вызова ЦИВ (DSC), и / или Инмарсат в соответствии с обстоятельствами;
- Если возможно, увеличить скорость и производить незначительные смены курса, принимая во внимание, что большие изменения приведут к падению скорости;
- Инициировать оборонительные меры и проверить, что все внешние двери надежно закрыты;
- Подавать продолжительный сигнал судовым свистком, чтобы дать понять атакующим, что их присутствие замечено, и необходимые меры предпринимаются;
- Включить передатчик автоматической идентификационной системы (АИС) (если он был деактивирован ранее).

Если нападение осуществляется ночью, и в районе присутствуют военно-морские силы, свет на открытых палубах позволит им легче идентифицировать атакованное судно.

Если пиратам удалось попасть на борт судна, но имеется в запасе достаточно времени, следует отправить сообщение военно-морским силам, в компанию и в морскую администрацию государства флага судна. Если нет возможности укрыться в цитадели, то не следует оказывать сопротивление и начинать конфронтацию, чтобы уменьшить вероятность насилия. Сохранение спокойствия и удовлетворение требований нападающих может сократить длительность вторжения и, таким образом, позволить снова установить полный контроль над судном в более короткий срок. Если есть практическая возможность, судно следует отвести в сторону и остановить

главный двигатель, если это безопасно. Члены экипажа судна могут, не предпринимая активных действий, постараться запомнить как можно больше подробностей происходящего с тем, чтобы позже попытаться объединить имеющуюся информацию.

Если группа военного спецназа (military assault team) действует на борту судна, экипажу следует выйти на палубу, прикрыв голову руками и держа руки на виду. Важно иметь в виду, что военнослужащие могут окружить членов экипажа и удерживать до тех пор, пока атаковавшие судно пираты не будут идентифицированы. Важно помнить, что рабочий язык подразделения может быть не английским. Членам экипажа рекомендуется сотрудничать со спецназом на протяжении всей операции.

После того, как было замечено подозрительное судно, или после окончания нападения на ваше судно, следует послать дополнительное сообщение в координационный центр военно-морских сил (если применимо), в компанию, в морскую администрацию флага судна, в соответствующий морской координационный спасательный центр (Maritime Rescue Co-ordination Centre - MRCC), в Центр по Пиратству при Международном Морском Бюро (IMB Piracy Reporting Centre) и в Клуб. В таком сообщении в соответствии с обстоятельствами должно быть указано:

- Название судна, идентификационный номер ИМО, флаг приписки, позывные судна и номер телефона Инмарсат;
- Координаты, дата и время инцидента (UTC);
- Тип судна, валовая вместимость, дедвейт, скорость и высота надводного борта;
- Название и контактные данные компании;
- Количество членов экипажа и национальный состав;
- Последний порт захода, порт назначения и данные о грузе;
- Ссылка на первоначально переданный судном рапорт о пиратском нападении или поданный сигнал тревоги;
- Было ли судно атаковано на ходу, на якорной стоянке или в порту;

Охрана судна (продолжение)

- Подробности погодных условий (например, скорость и направление ветра, волнение, высота волн);
- Детали инцидента, такие как:
 - тип нападения, попытка нападения или удавшаяся атака;
 - подробности сближения и использованный метод нападения;
 - описание использованного плавучего средства;
 - количество и краткое описание нападавших (например, внешний вид, использованный язык и вооружение);
 - продолжительность;
 - были ли нападавшие враждебно настроены и применяли ли насилие;
 - действия, предпринятые судном;
 - последствия нападения (ранения/телесные повреждения, повреждения, причиненные судну, детали похищенного);
 - были ли сделаны какие-либо фотографии во время происшествия;
 - сведения о последних замеченных движениях пиратского плавсредства (дата, время, курс, координаты, скорость);
 - предпочтительный способ связи (например, УКВ, КВ, спутниковый телефон, электронная почта);
 - дата и время сообщения (UTC).

Наркотики

Независимо от того, были ли наркотики пронесены на борт судна третьими лицами или контрабандно провозились членами экипажа, их обнаружение представителями береговых властей неминуемо ведет к огромным штрафным санкциям, задержанию судна и в некоторых юрисдикциях к уголовному преследованию. Чтобы свести к минимуму опасности такого рода, специально подготовленным членам экипажа следует регулярно проводить тщательный осмотр судна на предмет наличия наркотиков. **Все**

подробности таких осмотров следует в контрольных целях заносить в судовой журнал.

Если были обнаружены подозрительные предметы, то соответствующие действия, которые необходимо предпринять судну, описаны в судовой СУБ и / или в Планах охраны судна. Возможно, что будет необходимо предпринять дополнительные меры, если компания-судовладелец является участником соглашений с определенными странами по противодействию распространению наркотиков (anti-drug co-operation agreements). Однако, в случае отсутствия четких указаний, следует:

- Немедленно проинформировать компанию, соответствующие береговые администрации и Клуб (или местного корреспондента Клуба). **Если наркотики обнаружены пока судно находится в море, то информацию следует передать перед заходом в территориальные воды данной страны;**
- Обеспечить присутствие свидетелей при изъятии подозрительного объекта;
- Постараться не трогать упаковочный материал - на нем могли сохраниться отпечатки пальцев;
- Не трогать вещество обнаженными руками без перчаток, так как некоторые наркотические вещества попадают в организм через кожу;
- Надеть маску, чтобы не вдыхать вещество. По окончании операции вымыть руки;
- Не пробовать подозрительное вещество на вкус;
- Держать подозрительное вещество вдали от источников тепла (например, сигарет, ламп освещения, горячих труб);
- Запереть подозрительное вещество и его упаковочный материал в надежном месте. При необходимости выставить охрану;
- Записать подробности того, как было обнаружено вещество, а также подробности последующих действий, предпринятых в этой связи, в судовой журнал (дата, время, координаты

Охрана судна (продолжение)

судна, местонахождение наркотиков, описание вещества, примерное количество, имена лиц, обнаруживших наркотики, присутствовавших свидетелей, оповещенные стороны и т.п.). Составить акт в письменном виде;

- Всем оставаться на борту, пока представители властей не закончат расследование.

В некоторых странах потребуются дополнительные меры предосторожности, такие как водолазный осмотр, потому что наркотики могут быть прикреплены к корпусу судна или спрятаны в коффердамах в районе баллера руля. Список таких стран можно найти на странице Клуба в интернете www.westpandi.com. Введите “drugs” в поисковую строку либо свяжитесь с Клубом напрямую.

Конфликты по топливным операциям

Споры в связи с поставкой бункера обычно возникают по двум причинам: по поводу количества поставленного топлива либо вследствие поставки топлива, непригодного для использования в дизельных двигателях или несоответствующего стандартной спецификации.

Количество

По окончании бункеровки количество полученного топлива должно быть удостоверено посредством всех имеющихся в распоряжении способов и как можно точнее. В случае, если отмечается расхождение с цифрами, заявленными поставщиком:

- Не подписывайте расписку в получении бункера в том виде, в котором она предъявляется;
- Исправьте данные о количестве бункера, указанные в расписке, на цифры, замеренные судном;
- Как можно скорее проинформируйте все заинтересованные стороны (например, поставщика бункера, компанию, фрахтователей, агентов) о замеченной недостатке;
- Если расписка в получении бункера подписана до того, как была обнаружена недостатка, немедленно поставьте в известность поставщика и все заинтересованные стороны в письменном виде (некоторые контракты на поставку бункера предусматривают период в 24 или 48 часов, в течение которого должно быть представлено сообщение о недостатке);
- Отправьте всю документацию, имеющую отношение к данному делу, в адрес компании судовладельца или фрахтователей (в зависимости от ситуации).

Чем дольше судно остается в порту по окончании бункеровки, тем больше шансов успешно договориться с поставщиком топлива. Однако, если капитану необходимо принимать решение о выходе в море, то поставщик может использовать эту информацию в своих интересах.

Конфликты по топливным операциям

(продолжение)

Качество

Несоответствие топлива заданной спецификации может привести к превышению допустимого содержания серы, потере скорости судном и, в некоторых случаях, к повреждениям судовых двигателей или их компонентов. Некоторые контракты о поставке бункера допускают семидневный срок принятия претензий по поводу качества бункера, поэтому проверку качества следует провести как можно раньше.

Чтобы ваши претензии по поводу несоответствующего качества бункера имели больше шансов на успех, следует:

- Удостовериться, что топливо, указанное в накладной на поставку, соответствует заказанному и находится в пределах требований производителя двигателя;
- Провести анализ на совместимость перед началом операции по принятию бункера;
- По возможности брать бункер в пустые танки и не смешивать его с другим имеющимся на борту топливом;
- Провести анализ на содержание воды, чтобы проверить соответствие требованиям стандарта ISO 8217;
- Помимо пробы на соответствие конвенции МАРПОЛ и проб, взятых поставщиком и фрахтователем для своих целей, отберите не менее четырех проб из приемного трубопровода. Отбор пробы с помощью пробоотборника непрерывного действия капельного типа (continuous drip method) является наиболее предпочтительным;
- Обеспечьте, чтобы все пробы были подписаны старшим механиком и поставщиком одновременно;
- Опечатайте все пробы, зафиксируйте дату и время отбора пробы и номер пломбы;
- Не обменивайтесь пробами до тех пор, пока пробы не опечатаны и не подписаны;
- Отправьте, по меньшей мере, одну пробу на анализ в независимую лабораторию. Прежде чем начинать

использование данного топлива, следует (по возможности) дождаться результатов анализа;

- Следует сохранять не менее двух проб на борту судна до тех пор, пока весь бункер данного сорта не будет израсходован успешно;
- Следуйте рекомендациям, предписанным лабораторией, в отношении топливоподготовки и использования.

Если после отхода судна обнаруживается, что бункер не соответствует спецификации, следует:

- Немедленно известить о возникших проблемах все заинтересованные стороны (например, поставщика бункера, компанию, фрахтователей, агентов);
- Постараться не использовать предположительно недоброкачественный бункер;
- Передать судовладельцу или фрахтователю (в зависимости от ситуации):
 - Доказательства того, что полученное топливо не соответствует спецификации;
 - Копию результатов анализа, произведенного в независимой лаборатории;
 - Список танков, в которые был принят доставленный бункер;
 - Данные о методе и месте отбора проб;
 - Данные о том, в какой момент бункеровки осуществлялся отбор проб;
 - Данные о перекачках бункера между танками;
 - Данные о потреблении предположительно недоброкачественного бункера;
 - Замеры пустот в танках;
 - Копии накладных на поставку бункера и расписок в получении;

Конфликты по топливным операциям

(продолжение)

- Имена членов экипажа, занятых в бункеровочных операциях;
- Имена присутствовавших при взятии проб бункера;
- Копии всех сообщений по данному делу.

В случае повреждений машин и механизмов вследствие использования низкокачественного бункера, известите все заинтересованные стороны и:

- Сохраните на борту все поврежденные детали для дальнейшего осмотра;
- Сделайте фотографии повреждений в момент обнаружения;
- Позаботьтесь о том, чтобы в наличии были следующие документы, фиксирующие:
 - дату и время, когда впервые был использован предположительно недоброкачественный бункер;
 - информацию о танках, из которых был использован этот бункер;
 - информацию о том, использовался ли прежде предположительно недоброкачественный бункер;
 - первоначальные признаки нарушения нормального функционирования оборудования и сведения о том, кем они были замечены;
 - действия, предпринятые в целях преодоления возникших трудностей, и сведения о том, кем они были предприняты;
 - состояние и рабочие характеристики двигателя до, во время и после применения предположительно недоброкачественного бункера;
 - объем повреждений;
 - сведения о том, когда и кем был произведен ремонт;

- объем необходимого ремонта и предположительная стоимость, а также сведения о замене или капитальном ремонте запасных частей.

Неоплаченный бункер

В некоторых юрисдикциях, в особенности в США, у поставщика топлива имеется возможность арестовать судно (*exercise a lien*), если фрахтователь не оплатил топливо, доставленное в рамках тайм-чартера, даже если сам судовладелец не является стороной-участницей договора на поставку топлива. Если тайм-чартер содержит оговорку, запрещающую фрахтователю арестовывать судно, этот факт необходимо донести до поставщика топлива в письменном виде перед началом приема топлива. В расписку на получение топлива также следует внести соответствующую оговорку о том, что топливо оплачивается фрахтователем, и на судно не может быть наложен арест в обеспечение стоимости поставленного топлива. Примечания, сформулированные специально для подобных случаев, можно запросить в Клубе.

Контактная информация

West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg)

London (Managers)

West of England Insurance Services (Luxembourg) S.A.

Tower Bridge Court

226 Tower Bridge Road

London

SE1 2UP

United Kingdom

Telephone: +(44)(0)20 7716 6000

Facsimile: +(44)(0)20 7716 6100

Email: mail@westpandi.com

Greece (Associated Office)

West of England (Hellas) Limited

Akti Miaouli 95 - 1st Floor

185 38 Piraeus

Greece

Telephone: +(30)(210) 453 1969, +(30)(210) 451 1481

Facsimile: +(30)(210) 453 6685

Email: mail@westpandi.com (via London)

Hong Kong (Managers)

West of England Insurance Services (Luxembourg) S.A.

1302 China Evergrande Centre

38 Gloucester Road

Wanchai

Hong Kong

Telephone: +(852) 2529 5724

Facsimile: +(852) 2529 9091/2865 0372

Email: mail@westpandi.com (via London)

Website: www.westpandi.com

Персональный адрес электронной почты каждого сотрудника администрации Клуба образован по следующему принципу: имя.фамилия@westpandi.com





**The West of England Ship Owners
Mutual Insurance Association
(Luxembourg)**

Администрация

West of England Insurance Services (Luxembourg) S.A.

Юридический адрес

31 Grand-Rue
L-1661 Luxembourg
G.D. Luxembourg
Phone: +(352) 4700671
Fax: +(352) 225253
Email: mail@westpandi.com

Адрес в Великобритании

Tower Bridge Court
226 Tower Bridge Road
London SE1 2UP
Phone: +44 20 7716 6000
Fax: +44 20 7716 6100
Email: mail@westpandi.com