

РОЛЯ НА ИЗВЕСТИЕТО ЗА ГОТОВНОСТ НА КОРАБА

NOTICES OF READINESS ROLE

Гл. Ас.д-р Сираков А.А.

Висше Военно Морско Училище Варна

Abstract: *The Master of the ship is obliged to inform by his agent the port operators that the vessel is in all respects ready for the cargo handling operations, giving a Notice of readiness. The notice is obviously important for the running the port operations. Furthermore, when the vessel is chartered the notice might definitely protect the financial interests of the shipowners. In case of voyage charter, "laytime" is the term used to refer the time allowed to the charterers to load/discharge cargo. If the charterers are unable to load/discharge cargo within this allowed period, they should pay demurrage or detention to compensate owners for vessel's non operational time. Neither laytime nor demurrage will run if non operational time is due to the owners negligence.*

Keywords: NOTICE OF READINESS, CHARTER, OWNERS, MASTER, CHARTERERS, CARGO, LOADING/DISCHARGING PORT, DEMURAGE, DESPATCH

1. Увод

Според националното и международното законодателство, както и според "добрата морска практика", капитанът на кораба е задължен да информира чрез своя агент с писмено известие (NOR – notice of readiness) пристанищния оператор, фрахтователите / изпращачите или получателите на товара, че корабът е пристигнал на договореното място в пристанището и във всяко отношение е готов за претоварни операции. Това известие е необходимо за нормалното протичане на претоварния процес, но при чартерните превози известието има и ролята да защитава финансовите интереси на корабоприетелите.

При изпълнението на рейсов чартер, сталийното време (Lay time) е термин, с който се определя задължението на фрахтователите / изпращачите или получателите да натоварят и/или разтоварят товара в определен срок. В случай, че не успеят да спазят този срок, те дължат обезщетение на корабоприетелите под формата на деморейдж или дитеншън (demurrage/detention) за да компенсират допълнителните им, непредвидени разходи. Но нито сталийното време, нито контрасталийното време могат да започнат и да се отчетат реално ако корабособственикът и/или капитанът на кораба проявят несъобразителност или небрежност в момента на подаване на известието за готовност на кораба за претоварни операции и известието бъде класифицирано като невалидно (null and void).

При изпълнението на тайм-чартер корабоприетелите са заинтересовани да получат максимални приходи за времето на наема. За тази цел те се стремят да намаляват до минимум времето на прекъсване на плащането на наема от фрахтователите по собствена вина или по вина на кораба (suspension of hire), но така също трябва да се стремят правилно да бъде подадено известието за готовност за предаване на кораба под търговското ръководство на фрахтователите (Delivery note). Неправилното подаване на известието за готовност също води до прекъсване на плащането на наема от страна на фрахтователите. Освен това, в някои случаи фрахтователите могат да бъдат заинтересовани да отлагат приемането на кораба – товарът още не е готов или няма свободно място в товарното пристанище.

Много са случаите когато корабоприетатели са понесли значителни загуби в следствие на неправилно подаден нотис за готовност както при рейсов, така и при тайм-чартер.

В настоящия доклад се разглежда предимно проблема за подаването на известие за готовност на кораба при рейсов

чартер, но случаите, при които известието за готовност на кораба може да бъде анулирано от фрахтователите и при тайм-чартер могат да бъдат подобни и следва да се приемат като напълно възможни.

2. Резултати дискусия

Известието за готовност е писмено уведомление от капитана на кораба до фрахтователя, изпращача, получателя и други лица, определени в договора за превоз, че корабът е пристигнал в товарното или разтоварното пристанище на рейда или на кея, според случая, и е готов за товарене или разтоварване.^{3,4/} Като под писмено уведомление "in writing" би следвало да се разбира визуално възпроизвеждане на думи, пренесени на хартия в буквалния смисъл или чрез електронните средства за комуникация като радиокомуникация и телекомуникация. / 4 /

Кодексът на търговското корабоплаване (КТК) разглежда въпроса за известието за готовност поотделно за товарното и разтоварното пристанище. В товарното пристанище превозвачът е длъжен да уведоми писмено изпращача за предоставянето на кораба в мястото за натоварване, в състояние на готовност за започване на натоварването./Чл. 127 (1)/ В разтоварното пристанище, при чартерните превози превозвачът е длъжен да уведоми получателя, ако му е известен, или посоченото в договора лице за готовността на кораба за разтоварване. /Чл. 149 (1)/

В Наредба 7 текстът на разпоредбите по този въпрос е по-ясен. След пристигане в пристанището, независимо дали корабът е поставен на кей или котва, капитанът чрез своя агент подава до пристанищния оператор известие за готовност на кораба за обработка (NOR). Готовността на кораба за обработка включва готовност на товарните помещения за приемане на товара, за работа на корабните товарни средства, за отваряне на товарните люкове, за осветление на товарните палуби и помещения и готовност на екипажа за приемане и предаване на товара. Пристанищният оператор приема известието независимо от времето, в което ще започне обработката на кораба. /Чл.22, ал. 1,2,3/

Известието за готовност предоставя в подходящ момент информация на фрахтователите или изпращачите, която им е необходима за подготовка на товара за натоварване на борда на кораба. По принцип такава известие не е необходимо за второ товарно или за разтоварното пристанище, освен ако в договора е посочено друго, защото се предполага, че фрахтователите или получателите знаят за вида и

количеството на товара на кораба, който трябва да бъде разтоварен.

Подаването и приемането на известието за готовност е важно при рейсовите чартери поради това, че е едно от условията за началото на сталийното време и за разчета на деморейджа и диспача. От особена важност е начина за подаване на известието ако по условията на чартера сталийното време може да започне още при пристигането на кораба на рейда. Според КТК, ако не е уговорено или установено друго, срокът за натоварването започва да тече от деня, който следва изпращането на известието за готовност на кораба за товарене, като при изчисляването му се вземат предвид работните дни и часове на съответното пристанище. /Чл. 140 (3)/

В някои от чартерите се указва по-подробно начина за подаване на известието за готовност. На пример:

Чартер "Multiform"

"Известието за готовността на кораба за товарене или разтоварване в първото товарно или в разтоварното пристанище трябва да бъде предадено в писмена форма в офиса на изпращачите или получателите или техните агенти между 0900 часа и 1700 часа всеки ден, с изключение на неделя (или нейния локален еквивалент) и празници, и между 0900 часа и 1200 часа в събота (или нейния локален еквивалент)"./5/

Чартер "Gencon"

"Сталийното време за товарене и разтоварване трябва да започне в 1300 часа ако известието за готовност е подадено до и включително 1200 часа и в 0600 часа на следващия работен ден ако известието е подадено в рамките на нормалното работно време след 1200 часа. Ако няма свободен кей за товарене или разтоварване при пристигане на кораба в или извън товарното или разтоварното пристанище, корабът има право да подаде известие за готовност в рамките на нормалното работно време на офиса още при пристигането, независимо дали има свободна практика или не, дали е освободен от митницата или не. В такъв случай сталийното време или времето в деморейдж трябва да се отчита по същия начин, както ако корабът би бил на кея и във всяко отношение готов за товарене или разтоварване, с уговорката, че капитанът гарантира, че корабът е действително готов във всяко отношение."

Според КТК изпращането на известие до изпращача за предоставяне на кораба за натоварване, ако не отговаря на действителността в момента на получаването, се смята за нествало (т.е. невалидно), а превозвачът дължи обезщетение за вредите, които са причинени на изпращача. /чл. 127 (2)/

В същност проблемът е по-сложен. Фрахтователите могат да не признаят известието и да го обявят за невалидно в много повече случаи. Те могат да се обобщят в няколко групи:

1. Корабът не е класифициран като "пристигнал" в търговския район на безопасното пристанище или на кея, определен от фрахтователите;
2. Корабът не е мореходен (seaworthy) – претоварен, с невалидни или с изтекъл срок документи, повреден главен двигател, няма свободна практика;
3. Корабът не е готов да приема или разтоварва товара;
4. Известието е предварително – влиза в сила в бъдеще време;
5. Известието е подадено до погрешен адрес и е прието от погрешно лице;
6. Известието не е подадено по договорения начин;
7. Известието не е подадено във времето, разрешено от чартера;

8. Не е подадено второ известие, след като първото е анулирано. /7, 8/

Известието за готовност не може да бъде валидно преди корабът да бъде квалифициран като "пристигнал" (Arrived ship).

Според Наредба 7, корабът се счита за пристигнал и заел реда си за обработка от часа, обявен от капитана на кораба в известието за готовност. Единствената упомената подробност е, че този час не може да предхожда часът на връчване на известието.

По-подробното обяснение е, че за да бъде корабът класифициран като "пристигнал" в товарното или разтоварното пристанище, той трябва да е достигнал мястото в района на пристанището, от където има право да подаде известието за готовност. Това място е указано в чартера точно или се подразбира. При "порт-чартерите" това е място в пристанището където корабите изчакват за въвеждане, освен ако не продължат директно към кея за товарене или разтоварване, като в този случай известието може да се подаде веднага след влизането в пристанището. При "бърт-чартерите" се изисква корабът да е достигнал определения за товарене или разтоварване кей. Тези основни варианти могат да бъдат разширени чрез въвеждане специални уговорки като "независимо дали е в пристанището или не" (WIPON) или "независимо дали е на кея или не" (WIBON), въпреки че първата уговорка не е известно как може да бъде дефинирана от съдилищата. / 8 /

Ще разгледаме случаи на загубване на право за претенции относно началото на сталийно време и деморейдж поради неправилно подадени известия за готовност на кораба за претоварване.

Първи случай – подадено известие за готовност от рейда, когато кеят е бил свободен и готов за приемане на кораба.

Корабът е фрахтован по условията на чартер Gencon и за разтоварното пристанище е прието условието "едно или две разтоварни пристанища, винаги в плаващо състояние, винаги достъпни кейове във всяко пристанище, времето, загубено за чакане на кей да се брои като сталийно време", което е допълнено с уговорките Wipon / Wibon / Wifpon / Wccon.

Корабът е пристигнал в разтоварното пристанище на рейда и е подал известие за готовност за разтоварване. В момента на подаване на известието и през цялото време след това кеят е бил свободен, но корабът три дни не е могъл да се доближи до кея поради мъгла и прекъсване на трафика от пилотската станция. Корабопритежателите са претендирали, че по силата на уговорката "WIBON - независимо на кея или не" в чартера, валидно известие може да бъде подадено с пристигането на кораба на обичайното място за изчакване в района на пристанището и сталийното време да започне. Фрахтователите оспорили, че уговорката WIBON би имала ефект върху валидността на известието в случая ако разтоварният кей не е бил свободен, но не и когато кеят е бил свободен, а не е бил достъпен поради някакви други причини. /8/

Може би е добре в този случай да се припомни, че сталийното време не може да започне при неблагоприятни атмосферни условия, почивни и празнични дни, непреодолими сили, т.е. каквито условия са приети за отчитане на сталийното време на кея. Това обезсмисля подаването на известие в такива моменти и следва да бъде подадено второ известие или на кея или преди това, ако кея не е свободен. Нещо повече, когато в чартера е приета уговорката, че сталийното време се отчита и в недели и празници (SHINC -Sundays and holidays included), а известието може да бъде подадено само в работното време на

офиса, подаването на известието в почивни дни и празници също се обезсмисля, освен ако в чартера не е предвидена допълнителна специална уговорка. /9/

Обезсмисля се също така подаването на известие за готовност дори корабът да е достигнал до мястото, изисквано по условията на чартера, но не е физически или юридически готов във всяко едно отношение за товарене или разтоварване на товара. По отношение на юридическата готовност на кораба в горния случай е било уместно включването на уговорките "независимо дали е митнически свободен или не" (WCCON) и "независимо дали има свободна практика или не" (WIFPON).

Втори случай – известието за готовност на кораба е подадено преди корабът да е готов във всяко отношение за претоварни операции. /8/

Корабът е бил фрахтован за превоз на частичен товар (part cargo) с право на корабоприетжателите за допълване с друг товар. Те са използвали това право и са дотоварили втори товар за същото разтоварно пристанище по отделен договор с друго лице. Вторият товар е затиснал частично първия. След пристигането в разтоварното пристанище корабът е подал известие за готовност чрез телекс до фрахтователите от рийда, въпреки, че техният товар е бил частично затиснат и не може да бъде разтоварен, докато не бъде разтоварен втория товар. Фрахтователите са приели известието за готовност, но в последствие са отказали да признаят началото на сталийното време. Корабоприетжателите са подозирали, че известието за готовност е невалидно, но са предполагали, че сталийното време автоматично ще започне с приключване на разтоварването на втория товар, още повече фрахтователите са приели това известие. Съдът е отхвърлил техните претенции с мотива, че капитанът на кораба е трябвало да подаде ново известие, когато корабът е бил действително готов за разтоварване на товара на фрахтователите. Според съда сталийното време изобщо не е започнало, но е прието компромисно решение, че сталийното време е започнало от момента, в който корабът е бил действително готов за разтоварване на първия товар, благодарение на добрата воля на фрахтователите.

Има и още по-фрапиращи случаи. /10/ В един от тях капитанът е подал известие за готовност преди корабът да е достигнал разрешеното за това място. Причината е била отлив и недостатъчна дълбочина на подходния път. Корабът е поставен на кея на следващия ден. Капитанът не е подал второ известие за готовност тъй като известието е било маркирано от фрахтователите с надписа "получен" (received, което не е "приет" accepted) и не е подозирал, че подаденото преди това известие е било невалидно. Чартерът е бил бърт (OBON), кеят е бил свободен. Претоварните операции са продължил четири месеца. Фрахтователите отхвърлили искането на корабоприетжателите за деморейдж и са настоявали за възнаграждение за предсрочна обработка на кораба с мотива, че не е известно началото на сталийното време. Съдът е признал мотивите на фрахтователите. Те в този случай не са имали интерес за добра воля, поради размера на деморейджа, който би следвало да заплатят и диспача, който са могли даполучат. Така корабоприетжателите са загубили 350000 плюс диспач, поради прибързаните действия на капитана и може би грешни указания или липса на такива от корабоприетжателите, както и липса на контрол от тяхна страна.

3. Заключение

Известието за готовност на кораба за претоварни операции е важен за корабоприетжателите документ. То се съставя и подава от капитана на кораба, но ефектът му рефлектира директно върху техните приходи. Поради това, те са заинтересовани внимателно да анализират клаузите и уговорките в чартерите, касаещи началото на сталийното време, да дават подробни указания на капитаните на кораби и корабните агенти и най-важното да контролират процеса на

подаване на известията за готовност, като задължително изискват писмено доказателство за приемането им от фрахтователите / изпращачите или получателите на товара.

4. Литература:

1. *Кодекс на търговското корабоплаване, 2002 г*
2. *НАРЕДБА № 7 от 23.05.2001 г. за реда за посещение, маневриране и престой на корабите в пристанищата и рейдовете, за товарене и разтоварване, за качване на кораба и слизане на брега на екипажа, на пътниците или други лица, както и за връзка на кораба с брега*
3. *Charterparty Laytime Definitions 1980*
4. *Voyage charter party laytime interpretation rules 1993*
5. *C/P MULTIFORM*
6. *BIMCO Uniform General Charte, as revised 1922, 1976 and 1994, code name GENCON*
7. *Common Conditions Rendering a Notice of Readiness (NOR) Null and Void, Internet*
8. *Notice of Readiness – Voyage Charter, 1999, Internet*
9. *SHINC laytime – Notice or readiness to be given during "office hours", Internet*
10. *James King, Notice of readiness – not such a happy day.: 26/04-2001, Internet*