



Тема 4. Обеспечение сохранности грузов

Учебные вопросы:

1. Договор морской перевозки и ответственность перевозчика грузов
2. Готовность экипажа к приему груза
3. Готовность судна к приему груза
4. Сюрвейерские услуги
5. Меры по борьбе с вредителями грузов
6. Прием груза

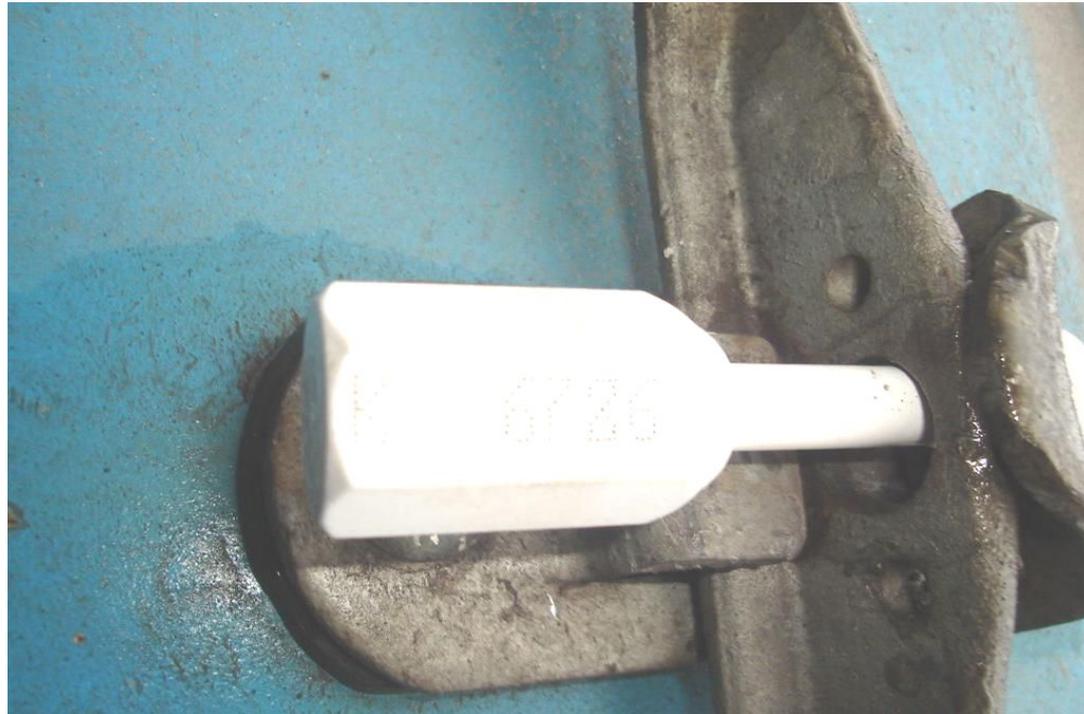
1. Договор морской перевозки и ответственность перевозчика грузов

При перевозке грузов морем заключается договор между перевозчиком (фраховщиком) и отправителем грузов (фрахователем).

Договор морской перевозки в практике международных перевозок имеет различные формы в зависимости от сроков действия, вида судоходства (линейное или трамповое), рода груза и его количества, технико-эксплуатационных характеристик судна, портов погрузки и выгрузки, перегрузочных средств, обязанностей и ответственности сторон, порядка расчетов и т.д.

Документ, удостоверяющий наличие и содержание договора фрахтования, заключенного между фраховщиком и фрахователем, носит название «чартер» (Charter Party). В мире насчитывается свыше 400 проформ чартеров. Объединения судовладельцев и торгово-промышленных компаний выработали ряд стандартных форм чартеров: хлебные, угольные, лесные, рудные, универсальные, повременные (Time Charter), рейсовые, с передачей судна в аренду без экипажа (Bare-boat Charter Demise Charter) и многие другие.

Кроме чартеров, имеются и другие формы договора морской перевозки. Например, при перевозке отдельных партий грузов на судах регулярных линий, работающих по расписанию, составляют букинг-нот (Booking note). Близкий по смыслу берс-нот (Berth note) заключают при доиспользовании тоннажа массовым грузом на судах, работающих без срочного расписания. Фиксчур-нот (Fixture note, Fixing letter) составляют при трамповом судоходстве для фиксирования факта фрахтования судна до подписания чартера. Впоследствии он заменяется чартером.



Основные условия видов чартеров

Основные правовые характеристики	Вид чартера		
	Рейсовый чартер	Тайм-чартер	Димайз-чартер

На кого падает риск повреждения или гибели судна в связи с его навигационно-технической эксплуатацией

На дельца

судовла-

На судовла- дельца

На фрахтователя

На кого падает риск повреждения или гибели судна в связи с его коммерческой эксплуатацией

На дельца

судовла-

На фрахтова- теля

На фрахтователя

Основные правовые характеристики	Вид чартера		
	Рейсовый чартер	Тайм-чартер	Димайз-чартер
Кому принадлежит право владения судном	Судовладельцу	Судовладельцу	Фрахтователю
Кому принадлежит право пользования судном	Судовладельцу	Фрахтователю	Фрахтователю
Кто несет постоянные расходы по эксплуатации судна	Судовладелец	Фрахтователь	Фрахтователь
Кому принадлежит право на спасательные вознаграждения	Судовладельцу	Судовладельцу и фрахтователю в равных долях	Фрахтователю

Коносамент (Bill of Lading) - документ, выдаваемый перевозчиком грузовладельцу, в удостоверение факта принятия груза к перевозке и обязательства передать его в порту назначения грузополучателю. Кроме функции расписки в принятии груза к перевозке, коносамент выступает в роли товарораспорядительного документа и договора морской перевозки. В отечественном и международном судоходстве применяется большое количество стандартных форм коносамента.

Каждый член экипажа обязан обеспечивать сохранную перевозку грузов и немедленно принимать меры к предотвращению причин, вызывающих опасность повреждения или утраты грузов.

Ответственность перевозчика устанавливается соответствующими статьями Кодекса торгового мореплавания РФ^[1].

Перевозчик обязан заблаговременно, до начала рейса, привести судно в мореходное состояние: обеспечить его техническую годность к плаванию, надлежащим образом снарядить, укомплектовать экипажем и снабдить всем необходимым. Экипаж судна должен привести все грузовые помещения в состояние, обеспечивающее надлежащую перевозку и сохранность груза.

^[1] "Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации" от 30.04.1999 № 81-ФЗ, ст. 166 - 176



Подготовка судна к грузовым работам

Ответственность за ущерб, вызванный непригодностью судна, снимается с перевозчика только в том случае, если скрытые недостатки судна не могли быть обнаружены при проявлении перевозчиком должной заботливости.

Ответственность за подготовку груза к транспортировке возлагается на отправителя. Члены экипажа, принимающие груз, обязаны возвращать отправителю не подготовленные к транспортировке грузы, чтобы не возлагать на перевозчика ответственность за их несохранную перевозку, происходящую по вине или упущению грузоотправителя.

Тара и упаковка должны соответствовать государственным стандартам и техническим условиям, а грузы, на тару и упаковку которых стандарты и технические условия не установлены, должны быть предъявлены к перевозке в исправной таре и упаковке, обеспечивающих их полную сохранность при перевозке и перевалке.

Ответственность за правильное размещение, крепление и сепарацию грузов на судне несет перевозчик. Если же погрузка производится не силами экипажа, то все указания перевозчика, касающиеся укладки, крепления и сепарации груза, обязательны для организаций и лиц, производящих грузовые работы.



Размещение и крепление грузов
на судне



На палубе груз не может быть размещен без письменного согласия отправителя, за исключением грузов, допускаемых к перевозке на палубе согласно правилам, действующим на морском транспорте для перевозок в каботаже.



Размещение и крепление палубного груза

Ответственность за убытки, происшедшие вследствие несвоевременной передачи, неправильного оформления или неполноты документов, требуемых портовыми, таможенными, санитарными или иными административными правилами, возлагается на отправителя. С перевозчика же не снимается ответственность за проверку соответствия грузовых документов грузу, подготовленному к передаче на судно.

В соответствии с договором морской перевозки получатель и перевозчик имеют право до выдачи груза требовать его осмотра и проверки количества. Расходы, вызванные осмотром и проверкой груза, несет сторона, потребовавшая такой проверки.

Правилами морской перевозки утверждены перечень грузов, перевозка которых может быть осуществлена в опломбированных грузовых помещениях, а также правила, устанавливающие порядок опломбирования. Если груз прибыл в порт назначения в исправных грузовых помещениях и с исправными пломбами отправителя, ответственности за недостачу груза перевозчик не несет. Экипаж не привлекается к ответственности за недостачу груза также и в тех случаях, когда перевозка производилась в сопровождении проводника отправителя или получателя.

С перевозчика снимается ответственность за недостачу груза, доставленного в целой, исправной таре, без следов вскрытия в пути. Это условие договора морской перевозки позволяет экипажу защитить свои интересы в случае обнаружения недостачи или уменьшения количества груза во вскрытой получателем таре. Это же условие договора возлагает особую ответственность на представителей судового экипажа, принимающих груз и размещающих его в грузовых трюмах.



Опломбирование контейнеров



Упаковка грузов с применением контрольных стальных лент и термоусадочной пленки



Кодекс торгового мореплавания РФ предусматривает освобождение перевозчика от ответственности за утрату и повреждение груза вследствие обстоятельств, которые не могли быть устранены добросовестными заботами перевозчика, в том числе вследствие действия непреодолимой силы, опасностей и случайностей на море, спасания человеческих жизней, судов и грузов.

Ответственность с перевозчика снимается, если он докажет, что утрата, недостача или повреждение груза произошли не по его вине, а из-за пожара, возникшего не по вине перевозчика, задержания судна, ареста, карантина или других действий или распоряжений властей, военных действий и народных волнений, забастовок или иных обстоятельств, вызвавших приостановление или ограничение погрузочно-разгрузочных работ.

Действия или упущения грузоотправителя или грузополучателя, скрытые недостатки груза или его особые свойства и естественная убыль, незаметные по наружному виду недостатки тары, недостаточность или неясность маркировки не могут служить основанием для возложения ответственности на перевозчика за недостачу или некачественное состояние груза.

Экипаж морского судна обязан сохранять груз во время перевозки всеми средствами, имеющимися в его распоряжении, а также и в тех случаях, когда ответственность за ущерб при морской перевозке может не возлагаться полностью на перевозчика.

К таким случаям, кроме перечисленных, могут быть отнесены:

- повреждение и утрата грузов, которые по особым условиям или по особому соглашению с отправителем перевозились на открытой палубе судна;

- порча и недостача грузов, принятых к перевозке в неисправном состоянии или в недоброкачественной таре при наличии письменного заявления о недостаточно транспортабельном состоянии груза, сделанного отправителем в погрузочном ордере или накладной либо в сопроводительном акте, составленном отправителем в порту нетранспортабельного состояния груза, но не по другим причинам (например, хищение или потеря груза);

- повреждение и утрата грузов, которые погрузались и крепились (найтовались) средствами грузоотправителя;

- ущерб, нанесенный грузам, которые по своим свойствам легко подвержены поломке, внутренней порче, ржавчине, усушке и др.;

- порча скоропортящихся грузов при перевозке на судах, не имеющих специального оборудования;

- вред, причиненный животным, следовавшим в сопровождении проводника;

- ущерб, нанесенный сельскохозяйственными вредителями (грызунами, насекомыми), занесенными на судно вместе с грузом.

Материальная ответственность и размер убытков устанавливаются экспертизой в порту назначения, которая проводится на основании коммерческих актов о несохранности груза или багажа. Денежная оценка убытков при этом не производится. Коммерческие акты составляются администрацией судна, если она сама или получатель груза установили повреждение или порчу груза, несоответствие между наименованием, массой или количеством мест груза в натуре и данными, указанными в перевозочных документах; разъединения партии груза; отсутствие документов на груз или груза на переданные получателю документы.

За утрату и недостачу груза перевозчик несет ответственность в размере действительной стоимости утраченного или недостающего груза, а за повреждение груза - в сумме, на которую понизилась его стоимость.

2. Готовность экипажа к приему груза

В соответствии с Уставом службы на судах морского флота обеспечение правильной технической эксплуатации грузового устройства возложено на старшего помощника капитана. Он проверяет подготовку трюмов к приему груза и совместно со вторым помощником, вторым механиком и электромехаником проверяет готовность всех трюмных устройств, систем и электроосвещения.

Старший помощник и старший механик обязаны проверить состояние люковых закрытий трюмов, всех горловин в трюмах до начала погрузки.

Приемом груза ведает старший (грузовой) помощник капитана. Он оформляет документы на груз, принимает багаж и почту, обеспечивает правильность приемки, укладки и сепарирования грузов, сдает груз в порту назначения.

Старший помощник капитана контролирует подготовленный портом или составляет грузовой план (каргоплан) с учетом особенностей судна, предстоящего рейса и свойств груза. При разработке грузового плана особое внимание уделяется обеспечению остойчивости, прочности судна и приданию ему требуемого дифферента. Согласованный со старшим помощником капитана грузовой план представляется на утверждение капитану.

Грузовой план, каргоплан (cargo plan) - план размещения груза на судне, составляемый с целью наиболее рационального использования грузовых помещений и придания судну необходимой остойчивости и дифферента. Грузовой план представляет собой схематический разрез грузовых помещений судна по диаметральной плоскости, на которой указаны наименование и количество груза, порты назначения, а при необходимости и номера коносаментов.

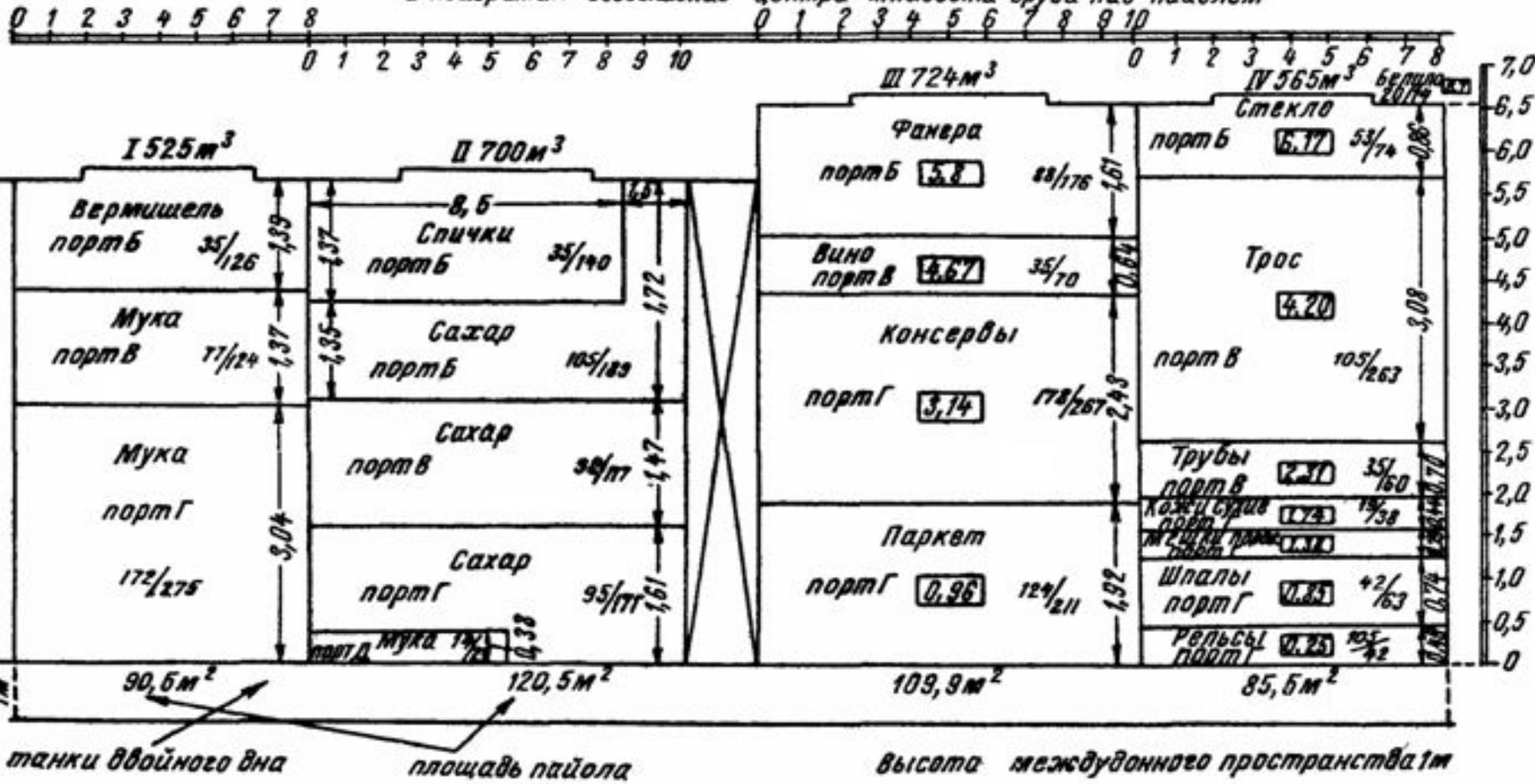
Обычно составляют предварительный (до начала погрузки) и окончательный, или исполнительный грузовой план (после окончания загрузки судна).

При составлении грузового плана учитывают физико-химические и транспортные свойства грузов, возможность их совместной перевозки, последовательность выгрузки в промежуточных портах, правила перевозки и хранения, массу, объем, а также необходимость поддержания мореходных качеств судна.

ГРУЗОВОЙ ПЛАН

п/х т/х на рейс.....

В квадратах возвышение центра тяжести груза над пайолом



Грузовой план судна

Для обеспечения приема, счета и укладки груза в трюмах назначают лиц судового экипажа, которые в соответствии с приказом капитана поступают в подчинение старшего помощника капитана на все время погрузочных работ.

Наиболее опытных матросов назначают при грузовых работах на должность трюмных матросов (тальманов).

До начала погрузки грузовой помощник подробно инструктирует трюмных матросов об особенностях принимаемого груза и конкретных условиях его обработки. Трюмный матрос, назначенный для счета принимаемого или сдаваемого груза, отвечает за точный счет.

Трюмный матрос должен следить за чистотой и исправностью порученного ему трюма, подготовить к работе грузовое устройство, держать в исправном состоянии грузовой такелаж, уметь пользоваться переносными люстрами и устанавливать их так, чтобы обеспечить наивыгоднейшее освещение трюма.



Осмотр и подсчет груза в ходе погрузки

Перед погрузкой груза трюмный матрос обязан проверить все горловины балластных, топливных и питьевых цистерн и убедиться в том, что все они задраены правильно; осмотреть все трубопроводы, мерительные и воздушные трубки и проверить их исправность; убедиться в том, что льяла зачищены, просушены, льяльные крышки плотно закрыты; проверить исправность трюмных трапов. Обо всех замеченных неисправностях и дефектах трюмный матрос должен своевременно сообщить боцману, грузовому или вахтенному помощнику капитана.

До погрузки трюмный матрос обязан получить у грузового помощника капитана перечень грузов и порядок их размещения в трюме и твиндеке; узнать о таре и маркировке всех партий груза, поступающих в его трюм; ознакомиться с погрузочными ордерами и получить их копии на все партии груза, которые намечены к погрузке.

3. Готовность судна к приему груза

Все грузовые устройства судна должны быть полностью подготовлены к приему груза, обусловленного в договоре морской перевозки.

Взаимная информация судна и порта назначения о времени прибытия и о грузе позволит сократить стоянку судна в порту и своевременно подготовить грузовые устройства судна и причал порта к грузовым операциям.

Капитан судна обязан сообщить грузополучателю или грузоотправителю время подачи судна за 96 ч и вторично за 24 ч, а при длительности перехода менее 24 ч, не позднее чем через 1 ч после выхода из предыдущего пункта захода. За 4 ч до прихода судна капитан сообщает уточненное время прихода в пункт выгрузки или погрузки.

Порт (клиент) сообщает капитану о месте швартовки и способе производства работ не позднее чем за 2 ч до прихода судна в порт.

В предварительной информации капитан должен сообщить порту назначения сведения об осадке судна, количестве груза и распределении его по трюмам или танкам, наличии палубного груза или тяжеловесов с указанием их массы, наименования грузополучателей, исправности судовых перегрузочных средств, а также обо всех потребностях судна в топливе, воде, продуктах, необходимом ремонте и прочих потребностях судна, удовлетворение которых входит в обязанности порта.

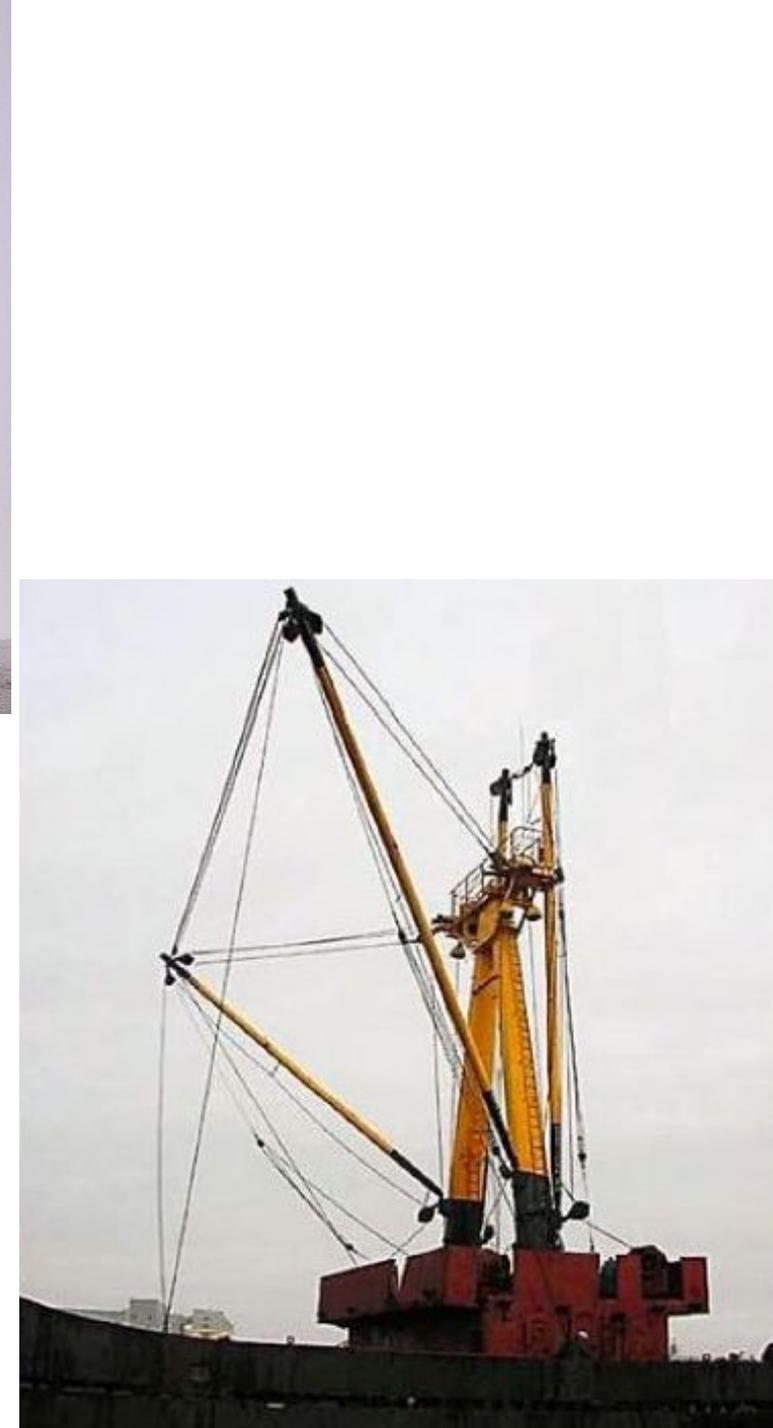
Порт информирует судно о способе производства работ при выгрузке и, если предполагается загрузка в этом же порту, о грузе на следующий рейс и вариантах грузовых работ^[1]. За несколько часов до прихода судна оно должно быть информировано о месте и способе швартовки.

Капитан должен заранее подготовить судно для приема груза до прихода его в порт погрузки, учитывая все особенности груза. Например, если предполагается погрузка при помощи портовых кранов, необходимо поднять судовые стрелы и закрепить их так, чтобы они не мешали работе кранов; в случае использования судовых грузоподъемных средств необходимо заблаговременно проверить их исправность и готовность к работе.

^[1] Под вариантом работы понимают перегрузку с одного вида транспорта на другой, с транспорта на склад или обратно, а также внутрипортовое перемещение (из одного склада в другой). Вариант работы характеризуется начальным и конечным местоположением груза. Например, вариант судно — склад означает перегрузку груза из судна на склад порта вариант судно — вагон — выгрузку груза из судна и погрузку в вагон, минуя склад.

При следовании судна за грузом в порт назначения в балластном состоянии экипаж обязан обеспечить подготовку грузовых помещений до прихода в порт, если время балластного перехода не оказалось меньше нормы времени, установленной для подготовки судна к приему соответствующего груза. Если по условиям погоды во время балластного перехода нельзя было подготовить трюмы или танки, применяют нормы времени для судов, которые после выгрузки становятся в этом же порту под погрузку. Нормы времени зависят от способов подготовки трюмов (сухая или влажная зачистка после различных видов грузов, мойка, сушка и др.) и от грузоподъемности судов. Для танкеров нормы времени на подготовку танков установлены в зависимости от того, какой груз перевозился и какой предстоит перевозить. Например, для подготовки танков, в которых перевозили светлые нефтепродукты, требуется значительно меньше времени, чем при подготовке танков из-под темных нефтепродуктов для перевозки в них светлых нефтепродуктов.

Проверка и подготовка судовых грузовых устройств начинаются с осмотра стрел, кранов и их такелажа. На стрелах не должно быть вмятин и трещин, такелаж должен соответствовать установленной для него прочности. Гаки, блоки, скобы и другие детали грузового устройства должны полностью удовлетворять требованиям Правил технической эксплуатации.



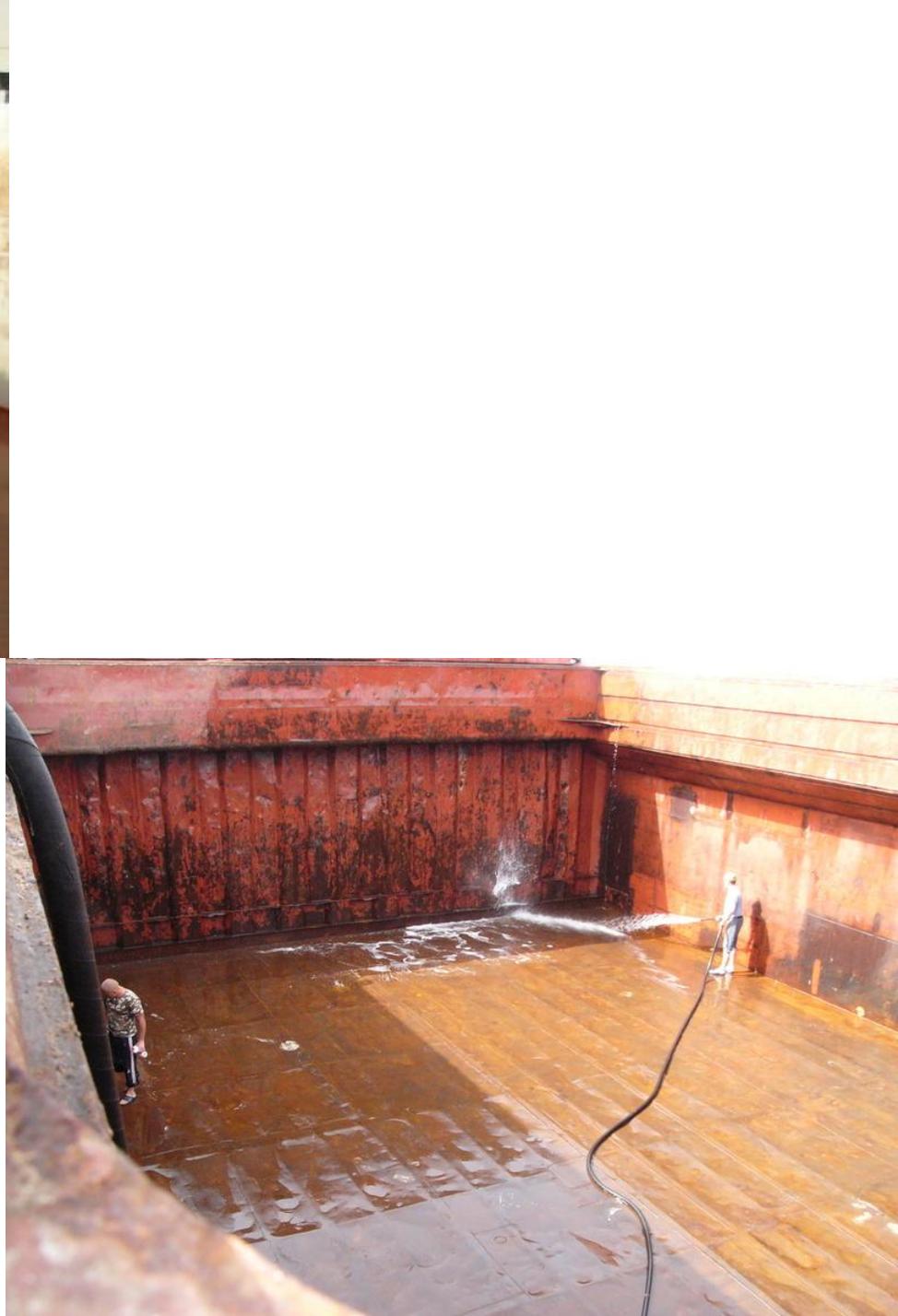
Судовые грузовые устройства

Приведение трюмов в соответствующее для данного груза состояние начинается с очистки остатков ранее перевозимого груза, удаления сепарационного и прокладочного материалов, уборки мусора. Далее подготовка ведется в зависимости от особенностей груза, подготовленного к перевозке.

Для строительных материалов, металлоконструкций, круглого леса и некоторых других промышленных продуктов достаточна сухая уборка трюмов.

Большинство же грузов и в первую очередь продукты сельского хозяйства требуют более тщательной подготовки, состоящей из мойки, сушки и проветривания трюмов.

Например, если после перевозки угля, руды и земледобриений судно принимает хлопок, то трюмы должны быть тщательно вымыты, высушены и провентилированы. Если на пайоле или рыбисах имелись масляные пятна, они должны быть удалены. Еще тщательнее готовят трюмы для перевозки пищевых продуктов после перевозки в них продуктов, оставляющих грязь, пыль и запахи. В этих случаях, кроме тщательной сухой и мокрой уборки, производят интенсивную вентиляцию и удаляют запахи при помощи специальных дезодорирующих средств.

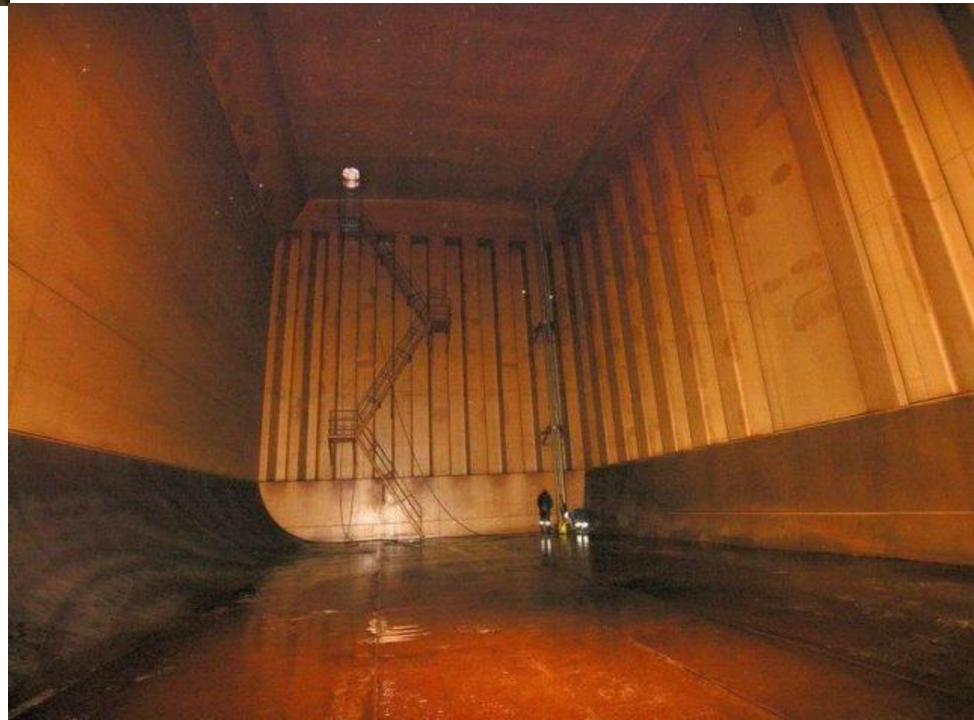


Подготовка трюма к перевозке зерна

После перевозки соленой рыбы, мокросоленых шкур, жидких жиров, соли, скота и других подобных грузов, оставляющих после себя сырость, вредно влияющую на металлические части судна, и распространяющих вредные и стойкие запахи, необходимо сразу после выгрузки мыть трюмы независимо от того, какие грузы будут перевозить в следующем рейсе. Соль в различных соединениях хорошо впитывается в пайолы, рыбинсы и другую деревянную обшивку и поэтому для удаления солевых растворов из трюмных льял необходимо после их промывания забортной водой окатить пресной.

Трюмные льяла необходимо вскрывать и очищать после каждой выгрузки, так как в них скапливается вода, стекающая из трюмов и содержащая примеси грузов, которые могут разлагаться.

Стойкий запах в льялах нелегко удалить очисткой и промыванием, поэтому в необходимых случаях, например перед приемом в трюм пищевых продуктов, льяла очищают, промывают, просушивают, а затем опрыскивают известковым молоком, марганцовокислым калием, 10%-ным аммиачным раствором или другими дезодорирующими веществами. Во время очистки льял осматривают и очищают приемные отростки осушительной системы и замерных льяльных трубок, выходящих на верхнюю палубу.



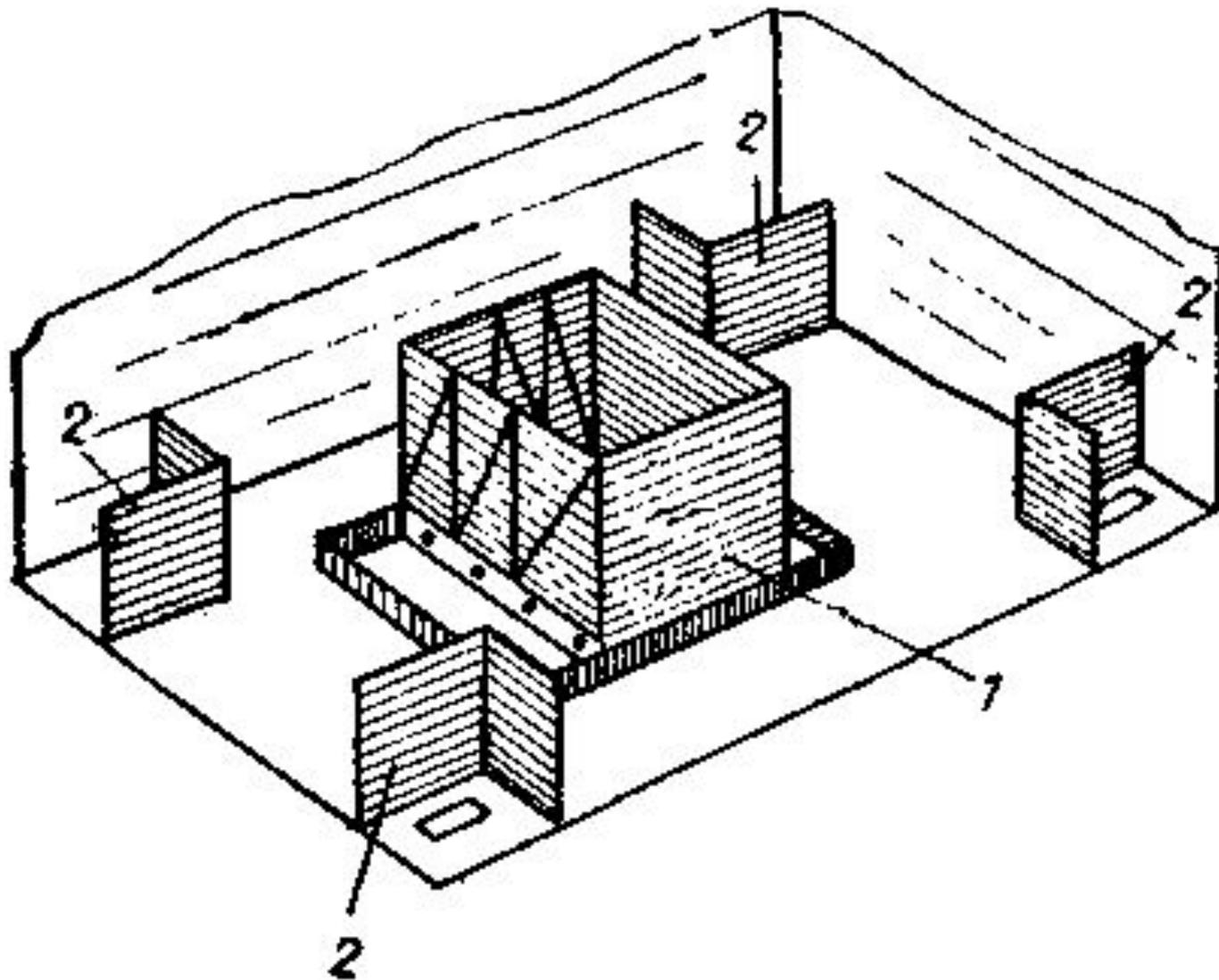
Зачистка грузовых танков танкера

Подготовка судна к приему груза может включать изготовление и установку специальных устройств. Например, для установки и крепления тяжеловесных грузов могут потребоваться настилы, клетки и кильблоки. Для перевозки скота необходимо устраивать стойла, загоны, кормушки и др. При перевозке насыпных грузов возникает необходимость установки средств, предупреждающих пересыпание груза временных дополнительных продольных переборок (шифтинг-бордсов) и питателей.



Клетки и кильблоки для установки тяжеловесов на палубе судна





Питатели для зерна: 1 - главный;
2 - бортовой

Как правило, специальные трюмные или палубные устройства для груза изготавливает грузоотправитель. Обязанность экипажа в этом случае состоит в наблюдении за установкой таких устройств и приеме их. Если временные устройства для крепления груза или для предупреждения его пересыпания покажутся недостаточно прочными, необходимо потребовать от отправителя произвести работы по упрочнению их надежности.

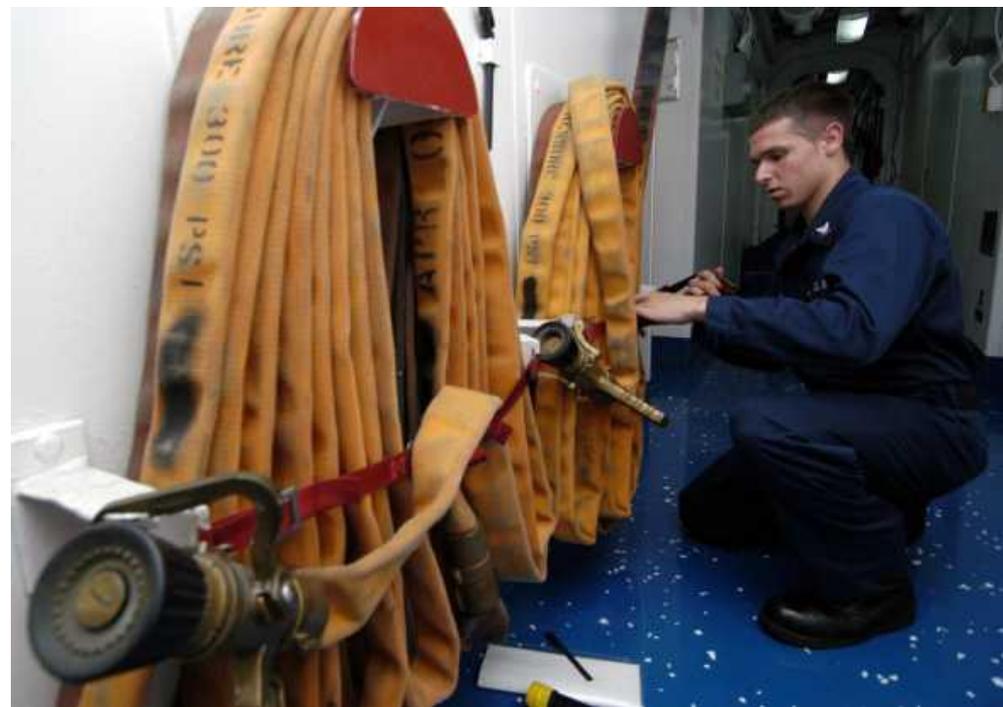
Готовность судна к приему груза в необходимых случаях проверяют соответствующие организации. Разрешение на перевозку зерна насыпью и других пищевых продуктов выдает Государственная хлебная инспекция ^[1]. При подготовке судна к перевозке огнеопасных грузов необходимо иметь разрешение противопожарной инспекции порта. Инспекция портнадзора устанавливает готовность судна к перевозке тяжеловесных, крупногабаритных, палубных и других грузов. Готовность грузовых помещений для погрузки рефрижераторных пищевых грузов и экспортных товаров проверяет Государственная инспекция по качеству ^[2].

^[1] Государственная хлебная инспекция - орган контроля за качеством зерна, муки и хлебных продуктов.

^[2] Государственные инспекции по качеству товаров - организация, осуществляющая контроль качества товаров народного потребления, выработывавшихся предприятиями и реализовавшихся торговыми организациями.



Инспектирование судна



До осмотра и проверки грузовых помещений экипаж судна производит соответствующие работы в зависимости от рода груза и его особых свойств. Кроме очистки, мойки, проветривания, может потребоваться прикрытие всех металлических поверхностей в трюме мешковиной, брезентом либо специальная окраска или побелка. Перед приемом грузов, которые могут повредить воздушные, измерительные, балластные и осушительные трубы, электропроводку и другие устройства трюма, необходимо надежно защитить их установкой оградительных кожухов, решеток и т.п.

Особое внимание при подготовке к приему любого рода груза необходимо уделять внимание надежности водоотливной и противопожарной систем, которые следует проверять в действии.

Неплотно закрытые крышки горловин двойного дна нередко были причиной порчи или полной утраты грузов. Если при подготовке трюма возникла необходимость вскрытия горловин топливных, балластных танков или танков с пресной водой, следует по окончании работ задраить их и осмотреть плотность прилегания крышек к горловинам, убедиться в правильной установке прокладок и наличии гаек. Нетрудно представить, какой ущерб может принести нарушение герметичности горловин двойного дна при заполнении междудонных танков водой и тем более топливом, поступающим в трюм с дорогостоящим и боящимся подмочки грузом.

Подготовка рефрижераторных трюмов включает, кроме зачистки, мойки и вентиляции, работы по снятию с охлаждающих змеевиков снеговой шубы с последующим удалением влаги в трюме и просушиванием его.

Затем проверяется герметичность теплоизоляционных лючин и действие систем, поддерживающих и контролируемых заданный тепловлажностный режим.

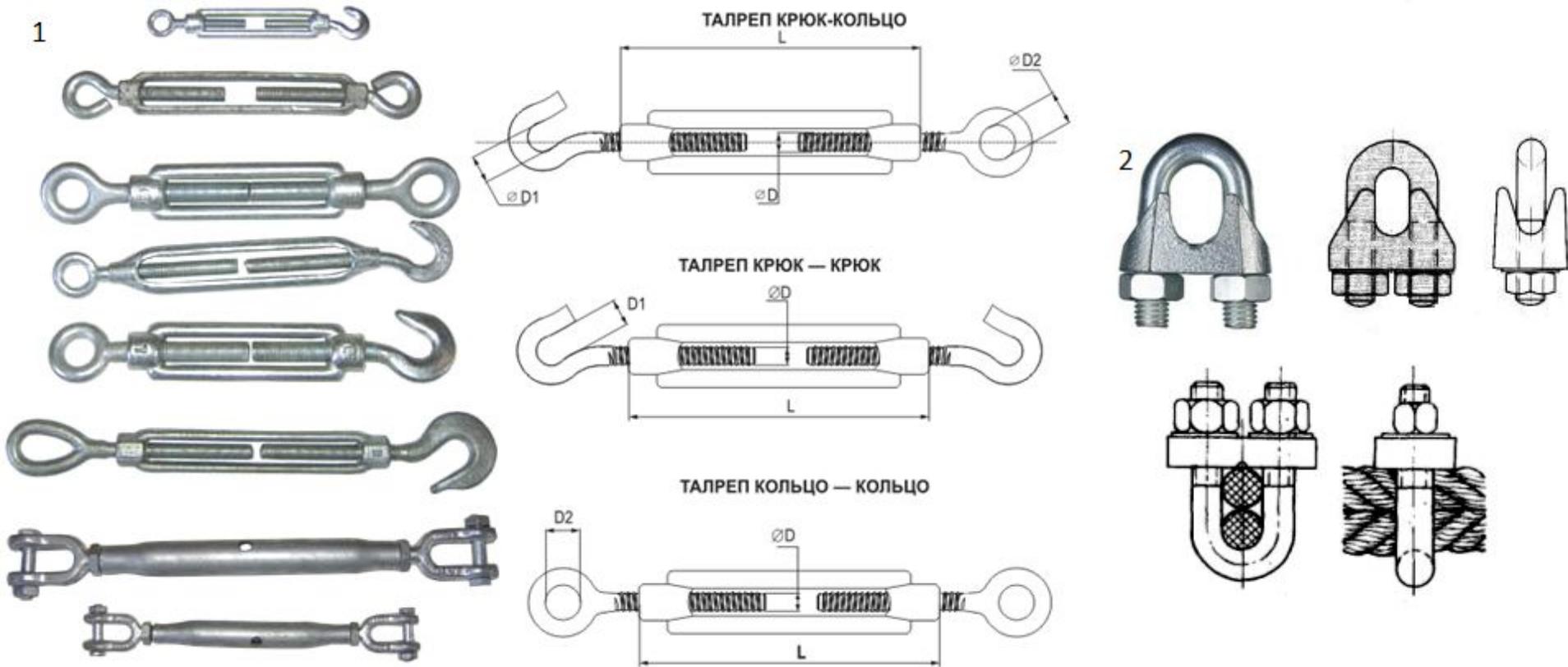
До начала погрузки рефрижераторные трюмы охлаждают ниже температуры, требуемой для перевозки данного груза. При этом все прокладки должны иметь температуру, равную температуре трюма.

Готовность рефрижераторных трюмов к приему скоропортящихся грузов определяет администрация судна и комиссия из представителей грузоотправителя, перевозчика и Госинспекции по качеству, а при перевозке мясопродуктов - представитель санитарно-ветеринарного надзора.

Подготовка к перевозке генеральных грузов включает подбор прокладочного и сепарационного материалов, без которых судно не может считаться готовым к грузовым операциям. В тех случаях, когда судовладелец обязан предоставить прокладочный и сепарационный материалы, судно не будет считаться готовым к погрузке до тех пор, пока эти материалы не только доставят на борт, но и распределят по трюмам с учетом характера и количества грузов. Судно не считается готовым к началу грузовых работ и в том случае, когда оно не обеспечено средствами для крепления груза. При недостатке на судне средств для крепления грузов - тросов, скоб и талрепов, капитан обязан заблаговременно уведомить порт (грузоотправителя) о необходимости доставки к началу погрузки недостающего крепежного материала и приспособлений: брусьев, досок, упоров, проволоки, струбцин и тросовых зажимов.

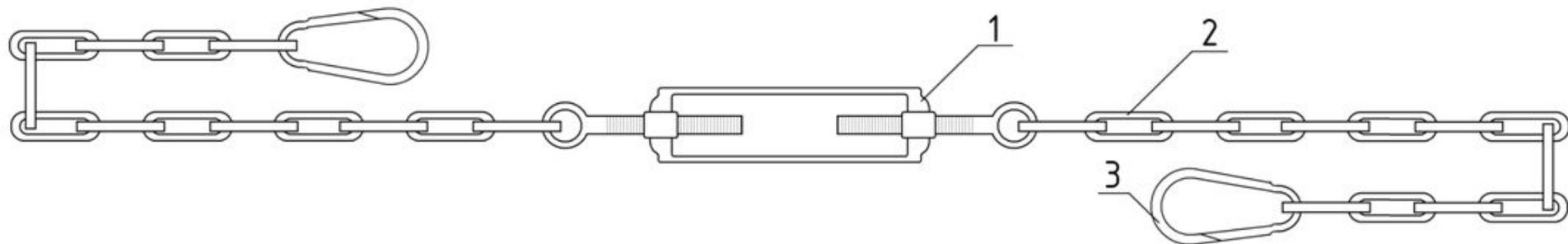


Сепарация и способы ее применения



Грузовой крепеж: 1 - талрепы; 2 - зажимы для троса

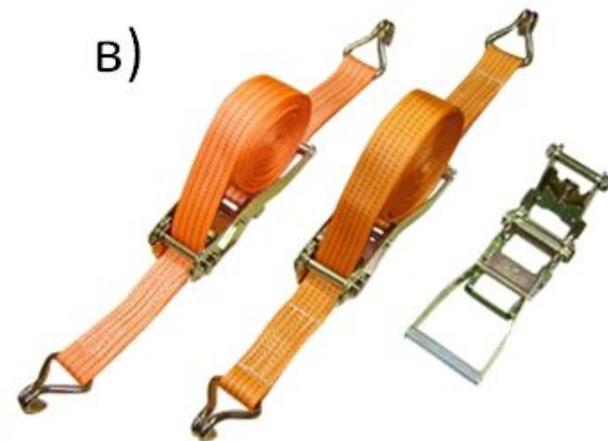
a)



б)



в)



Средства крепление: а) - механизм для натяжения цепей:
1 - струбцина (талреп), 2 - цепь, 3 – карабин; б) - натяжной рычаг;
в) ремни крепления с двумя концевиками

Перед началом грузовых операций верхняя палуба должна быть освобождена от всяких посторонних предметов, препятствующих грузовым работам или размещению груза на палубе; стрелы, краны, лебедки должны быть проверены и приведены в рабочее состояние; грузовые люки открывают, если нет атмосферных осадков; верхняя палуба, трюмы и места грузовых работ должны быть хорошо освещены палубными и переносными огнями (люстрами).



Верхняя палуба и места хранения крепежного материала на судне

По окончании подготовки судна к грузовым работам капитан подает на имя начальника порта или в адрес грузоотправителя *извещение капитана*, которым он формально фиксирует фактическую готовность судна к погрузке. В извещении капитана сообщают о дате, времени готовности судна к приему (сдаче) груза через соответствующие люки трюмов, грузоподъемности судовых грузовых средств, времени приема топлива и воды и прочих потребностях судна.



Трюм готовый к погрузке

В заграничных перевозках извещение капитана - *нотис* (Notice of Readiness to load) - подается также в письменной форме на имя фрахтователя (отправителя груза) и имеет то же значение - готовность судна к приему груза. В отличие от единой формы, установленной в России для извещения капитана, нотис может зависеть от вида чартера. Например, при перевозке угля время вручения капитаном судна нотиса обычно считается временем начала грузовых работ независимо от того, находится ли судно у причала или нет. Но и при угольных чартерах могут быть иные способы определения времени начала грузовых операций в зависимости от того, когда вручен нотис - до или после полудня, в рабочее или нерабочее время и т.д. Поэтому капитану надлежит перед подачей нотиса ознакомиться с условиями чартера и установить, когда судно должно считаться прибывшим в порт и в какие дни недели и часы может быть вручен нотис.

В российских портах извещение капитана должно быть принято представителем порта или клиента независимо от того, находится ли судно у причала или на рейде порта.

Грузоотправитель (фрагтователь), получив извещение капитана, вправе проверить состояние судовых грузовых средств и трюмов, чтобы убедиться в действительной готовности судна принять груз. Неготовность перегрузочных устройств или неподготовленность хотя бы одного трюма может вызвать со стороны фрагтователей отказ от принятия нотиса и, следовательно, вызовет непроизводительный простой судна. Выявленные недостатки должны быть срочно устранены, чтобы капитан мог без большой задержки назначить время для повторного осмотра судна.

В некоторых зарубежных портах наблюдение за подготовкой трюмов к началу грузовых работ осуществляют официальные представил или - инспектора, сурвейеры и представители службы капитана порта. Они по окончании подготовки трюмов и, если нужно, по окончании сооружения специального оборудования (шифтинг-бордсов, питателей и др.) выдают сертификат, в котором указано время окончания подготовительных работ и определена полная готовность судна к погрузке. Сертификат является основанием для вручения капитаном нотиса о готовности судна, а в дальнейшем может служить оправдательным документом, подтверждающим, что экипаж судна принял все меры для сохранной перевозки груза.