

В КИПЪР. ОПЕРАТОР НА КАРГО КОРАБИ (1994 – 1997 Г.) – ЧАСТ 3

Във флот № 1 на фирмата Unicom влизаха 10 големи контейнеровоза и три кораба за насипен товар, всеки с 40 000 тона товароподемност. Корабите се менажираха по отношение на търговската експлоатация от четири оператори и четири технически суперинтенданта. Освен това, в личен състав имаше един координатор за екипажите. Екипажите се сменяха на шест месеца и в личен състав на фирмата имаше една местна дама – Еелна, която беше координатор по пътуването на екипажите от всички кораби, които се менажираха от фирмата. Започнах работа във флот № 1 през април 1994 г. и след няколко месеца трите кораба за насипни товари бяха продадени на една гръцка фирма. Мен ме изпратиха да присъствам, като представител на корабособственика при продажбата на единия от корабите в Саутхемптън, Великобритания. Останалите десет кораба работеха като контейнеровози – mother ships на околосветска линия на тайм чартър на немската фирма DSR Senator Lines GmbH, Бремен. Ротацията на пет от тях започваше от Бремерхафен в западно направление и вървеше в следната последователност: Феликстоу, Ню Йорк, Норфолк, Панамски канал, Лос Анджелис, Токио, Пусан, Хонг Конг, Сингапур, Коломбо, Суец канал (само транзит), Феликстоу, Бремерхафен. Останалите пет кораба повтаряха абсолютно същата ротация, но в обратно направление, на изток.

Всички кораби носеха имена на някакъв сенатор от рода на „DSR Senator“, „Bremen Senator“, „Hamburg Senator“, „St. Peterburg Senator“, „Moscow Senator“, „Vladivostok Senator“, „Sovcomflot Senator“, „Rostock Senator“, „Berlin Senator“ и „Baykal Senator“. Всички кораби плаваха под либерийски флаг и бяха регистрирани като един кораб – една компания.

Корабите бяха построени в първите години на последното десетилетие от XX-ти век, в Howaldtswerke-DW, Кил и имаха следните данни:

Дължина най-голяма	237.00m
Дължина между перпендикулярите	225.30m
Широчина най-голяма	32.30m
Дедуейт	47 120 t
Контейнеровместимост	2668 TEUs
Газене лятно	12.00m
Бруто тонаж	37 071 рег. тона
Скорост	21.5 възла

Двигател / Мощност

1 x V&W, 21 700kW

Това бяха нови и модерни за времето си клетъчни контейнеровози и капацитетът им от 2668 TEUs беше напълно достатъчен за mother ship по онова време. Фидерните контейнеровози тогава бяха с капацитет 600 – 700 TEUs. Корабите можеха да превозват 100 хладилни контейнера.



1. М.к. „Sovcomflot Senator“ под ново име и флаг

Тъй като корабите бяха дадени на дългосрочен тайм-чартър, особени проблеми за оператора нямаше. Пристанищните дисбурсменти и горивото се плащаха от наемателите. За оператора оставаха проблемите с товарните рекламации и изгубеното контейнерно оборудване за укрепване на палубните контейнери, т.н. туистлок и бридж фитинги. В хамбарите корабите имаха клетъчна система, а на палубата контейнерите се укрепваха с туистлокове, бридж фитинги и лашинг барове.

Особени товарни рекламации не сме имали, с изключение на един голям гаф от страна на товарачите в Лос Анджелис. На един от корабите натоварват два хладилни контейнера като палубен товар и ги декларират като празни и не подлежащи на охлаждане. Всъщност, контейнерите са били пълни със замразен говежди дроб и са натоварени в носовата част на кораба. От Лос Анджелис почти до Токио времето е зимно щормово и никой от екипажа не може да отиде до бака. При подходане към Токио и утихване на времето, от бака започва да се носи воня. Дробът в контейнерите се беше развалил и от

тях идваше нетърпима смрад.

Проблемът със загубата на туистлокове в пристанищата не беше нещо ново. Контейнерните кораби се обработват много бързо и разкрепването на товара започва незабавно при заставане на кораба на кея. Бреговите работници просто хвърлят туистлоковете на палубата от втори или трети ред контейнери по височина, но туистлоковете от крайните към борда контейнери понякога отскачат от палубата или планцира и цопват във водата. Все пак, при една командировка в Бремен, успях да постигна приемливо решение с наемателите DSR Senator Lines. Те се съгласиха да признаят до 90 % от загубите, особено в далекоизточните пристанища. Някои от загубите на туистлокове не бяха така невинни както изглежда на пръв поглед. По време на работата ми като капитан съм имал един два-случаи, когато малко преди отплаване от пристанище, стифадорите ми предлагаха за продаване втора ръка туистлокове „останали“ от други кораби, а някои от тях може да са били и от моя кораб.

Един забележителен процес, който протичаше по това време в цялата фирма беше сертифицирането ѝ по международния стандарт за качество ISO 9001 и въвеждане по корабите и на брега на онова, което щеше по-късно да се изисква от кодекса ISM. Бяха разработени и поетапно въведени съответните процедури и наръчници за работа на корабите, създаде се наръчник и процедура за аварийно реагиране в случай на необходимост.

В резултат на положените усилия от фирмата и с решителната логистична подкрепа на Asomarit, Glasgow, фирмата успя да се сертифицира безпроблемно и далеч преди крайната дата по изискванията на кодекса ISM.

Друг съществен момент беше, че към 1995 г. танкерите на „Совкомфлот“, които се оперираха от Asomarit, Glasgow, бяха прехвърлени за менажиране при нас, в Кипър. Създаде се т.н. отдел по менажиране на танкери.

Чартирането на корабите ставаше с помощта на ексклузивен брокер в Лондон – Fiona Management. Това, всъщност, беше фирма на „Совкомфлот“, която работеше на пълна самоиздръжка, от брокерските комисионни върху навлата и наемите на корабите под наше управление.

Застраховката на корабите по отношение на „каска“, т.е. корпус и машинария се извършваше с посредничеството на застрахователните брокери от Лондон – Jardine Lloyd Thompson.

„Пи енд Ай“ покритието на корабите беше към клубовете West of

England и UK P&I Club. По този начин двата клуба се конкурираха за предоставяне на услуги и даваха възможност за ползване на най-добрата оферта. При оперирането на карго корабите, всеки оператор водеше самостоятелно рекламациите чрез съответния UK P&I Club. След около 6 месеца работа във флот № 1, оперативните нужди на фирмата наложиха да бъде преместен като корабен оператор във флот № 2. Това беше в същия офис на фирмата, но корабите бяха по-малки и се движеха по-интензивно. Някои работеха на тайм-чартер, а някои на рейсов чартер. Чартирането на корабите беше често явление и при рейсов чартер операторът привеждаше дисбурсменти, правеше окончателно сметките за крайния дисбурсмет и таймшит за сталийното време – калкулация за диспач или демюрейдж. Корабите на флот № 2 бяха три типа.

Корабите тип „Socol“ бяха на брой 10 и се наричаха „Socol 1“, „Socol 2“, „Socol 3“ и т.н. Понякога, когато работеха на тайм чартър, наемателят ги преименуваше със свои имена за времето на чартера. Това бяха многоцелеви кораби – за генерален товар, насипно зърно и контейнери, които в началото работеха като фидерни контейнеровози. Построени са в Miho Shipyard, Shimizu, Япония в периода 1989 – 1992 г. Техните основни данни са дадени по-долу:



2. м.к. „Socol 2“

Дължина най-голяма

113.12m

Широчина най-голяма	18.90m
Дедует	9 500 t
Контейнеровместимост	600 TEUs
Газене лятно	8.70m
Бруто тонаж	6 030 рег. тона
Скорост	13.5 възла
Двигател / Мощност	1 x 5 918 к.с.
Товарни кранове	2 x 40 тона

Вторият вид кораби бяха от типа „Socofl“ и се наричаха „Socofl Wave“, „Socofl Tide“, „Socofl Trade“, „Socofl Star“ и „Socofl Wind“ – общо 5 кораба. Те бяха еднопалубни, за насипен товар и бяха също построени в Япония в началото на 90-те години на ХХ-ти век. Те имаха следните основни данни:



3. м.к. „Socofl Wave“

Дължина най-голяма	112.00m
Широчина най-голяма	17.00m
Дедует	4 705 t
Газене лятно	5.50m
Бруто тонаж	4 860 рег. тона
Скорост	13.0 възла
Товарни кранове	2 x 40 тона

Третият вид кораби във флот № 2 бяха така наречените „турци“,

защото бяха построени отново в началото на 90-те години на ХХ-ти век в Турция. Това бяха 5 многоцелеви кораба, които се използваха за фидерни контейнеровози. Те се наричаха „Горнозаводск“, „Невелск“, „Совгаван“ и още два, чиито имена не си спомням. Техните основни данни са приведени по-долу:

Дължина най-голяма	98.00m
Широчина най-голяма	18.00m
Дедукция	6 912 t
Газене лятно	5.80m
Бруто тонаж	3 936 рег. тона
Контейнеровместимост	269 TEUs
Скорост	11.2 възла
Товарни кранове	2 x 25 тона



4. М.к. „Gornozavodsk“

Операторите във флот № 2 се занимаваха и с организирането на изпращането на пощата до корабите в различни пристанища заедно с британските нотиси до мореплавателите за корекция картите и другите навигационни пособия. Всички кораби под управлението на Unicom плаваха по английски адмиралтейски карти и навигационни пособия. Пощата се изпращаше съгласно т.н. Position List. Това беше нещо като сведението за движение на корабите на БМФ, но доста по-подробно. Този Position List се изработваше във формат от няколко колонив началото на всяка седмица от оператора и се актуализираше ежедневно. Документът имаше три колони, като най-лявата съдържа

името на кораба, позивните му, Инмарсат №, бруто тонаж, нето тонаж и флага. Втората колона съдържаще пристанищата по ред, като започваше с пристанището, в което е корабът, или първото пристанище за което плава, с дата „Ard“ за пристигнал и „Sld“ за отплавал. Следващите пристанища съдържаха ETA и ETS. Третата колона съдържаще названието и пълните данни на корабния агент в даденото пристанище. Този Position List се ползваше от всички в офиса и от принципал в Москва. Пощата се изпращаше до агентите на корабите ежеседмично по данните на актуалния Position List.

Паралелно с дейността по оперирането на корабите, фирмата провеждаше вътрешно обучение на личния състав в различни аспекти от съвременното управление на експлоатацията на корабите. В резултат на това преминах няколко курса както следва:

- Одитор по кодекса ISM (DNVсертификат)
- Contingency Planning Workshop
- Gallagher OPA (Oil Pollution Act) -90 Training Course
- Pollution Prevention (MARPOL)

Освен горните програми за обучение, „Пи енд Ай Клуба” и застрахователният брокер провеждаха ред трениравки или т.н. workshops – работилници за изясняване на въпроси по превенция на загубите и щетите по товар, защита от рекламации за underperformance при тайм-чартер, т.е. рекламации за това, че корабът е плавал с по-малка от договорената скорост или по-голям разход на гориво от договореното. Застрахователните брокери Jardine Lloyd Thompson провеждаха workshops по основата на оценката на риска и управлението на кризисни ситуации.

Във връзка с това редовно се проиграваха учебно управление на кризисни ситуации и на два случая имахме две действителни такива, където обучението и тренировката за работа в екип, спомогнаха много за успешното решаване на проблемите. Едната беше при засядането на един от корабите тип „Socol“ заседна на плитчина в река Конго поради грешка на пилота. Втората беше доста по-трагична – старшият помощник падна в хамбара отново на един кораб тип „Socol“, удари си жестоко главата и почина на борда след няколко часа.

Наред със сериозните неща във фирмата имаше и някои комични ситуации. Имахме един оператор на име Михаил, руснак, който беше спуснат с парашут в Unicom, но не от „Совкомфлот”, а поради някаква друга силна лична връзка. Тези порядки на социализма не бяха все още изживени напълно в Русия. Човекът имаше много слаби познания по английски език и дори от фирмата му бяха осигурили в Лимасол

платени уроци по английски, но той така и не научи езика. Иначе имаше голямо самочувствие. Беше писал на един свой познат капитан на кораб телекс, в който между другото искаше да му пожелае безпроблемен рейс. Буквално беше написал „I wish you troubles voyage“. Да, обаче в английския език няма такава дума като „troubles“, а се употребява израза „trouble free“. Компютърът веднага му коригира грешката с думата „troubles“, което означава проблем. Михаил, без да знае какво прави, прие предложената от компютъра дума и изречението доби окончателен вид „I wish you troubles voyage“ – т.е. аз ви желая рейс с проблеми – пълен фарс! Прас и телексът излетя от компютъра му.

Този човек имаше претенциите да е капитан далечно плаване, но както се оказа по-късно, той е бил такъв на река Дунав. Как е дошъл да менажира морски кораби стана ясно по-късно. Дядото, т.е. на съпругата му баща ѝ е бил началник на Измайловското речно параходство (на река Дунав) и по негово ходатайство Миша става морски човек. В Русия от крайно време невъзможни неща няма. Прочетете началото на „Капитанская дочка“ от Пушкин и ще видите, че съм прав. Цитирам:

Матушка была еще мною брюхата, как уже я был записан в Семеновский полк сержантом, по милости майора гвардии князя В., близкого нашего родственника. Если бы паче всякого чаяния матушка родила дочь, то батюшка объявил бы куда следовало о смерти неявившегося сержанта, и дело тем бы и кончилось. Я считался в отпуску до окончания наук.

И така, Миша е оператор в Unicom. По едно време изчезна за една-две седмици и една събота минах със съпругата си през офиса да свърша някаква спешна служебна работа. Както си стоях на бюрото, вратата на офиса се отвори и влезе Миша. Здрависахме се и аз го попитах къде се е губил толкова време. Остави, казва Миша. Бащата на съпругата почина и бяхме с нея на погребение в Украйна. Поднесох му моите съболезнования и когато той се отдалечи казах на съпругата ми – този вече е пътник. На другия ден го извикаха при шефа на фирмата и го уволниха за пет минути. Москва слезы не знает.

Във флот № 2 работих лятото на 1997 г. В началото на 1997 г. танкерите на „Совкомфлот“, които се менажираха от Asomarit, Glsgow, бяха прехвърлени към нашата фирма в Лимасол. В същото време се поръчаха за постройка 10 танкера-химикаловози в Сплит, Хърватия с дедует 47 363 тона.

По това време фирмата достигна до 80-85 души личен състав и почти същия брой кораби. С идването на танкерите под наше управление, шефът по търговска експлоатация Алистър Евитт напусна фирмата и неговото място беше заето от един руснак на име Василий Дмитров, чийто дядо е бил българин. Василий беше с правоспособност капитан далечно плаване. В танкерния отдел пристигна за менажер шотландеца Джон Уест. Не знам поради каква оперативна необходимост назначиха флотски менажер – Fleet Manager. Тази длъжност по старшинство беше непосредствено след главния шеф на Unicom и се зае от англичанина Robert Hodgson (произнася се Ходжисън). Това беше една необщителна личност с изключително темерутски характер. Не след дълго главният шеф Иън МакБруум се пенсионира.

Свято място празно не остава и принципалът в Москва назначи временно на мястото на Иън МакБруум т.н. Fleet Manager Robert Hodgson. До тук животът във фирмата си вървеше гладко и без проблеми. С встъпването на новия шеф в длъжност, макар и временна, същият взе да си вре носа навсякъде, включително и там, където не му е работа. Например, започна да се меси в работата ни на оператори по отношение на назначаването на агенти в различни пристанища. Той започна самолично да назначава други агенти и ние го запитахме защо прави това. Все пак, ние работихме с агенти, с които имахме дългогодишни добри взаимоотношения. Отговорът му беше доста арогантен и брутален – защото тези агенти ми са приятели. Явно, нещата взеха да се изкривяват и да отиват на по-лошо.

В новия танкерен отдел работеше като корабен оператор един бивш английски капитан на име Дейвид Шарп. Той се падаше нещо роднина на Fleet Manager-а Robert Hodgson и във фирмата тръгна упорит слух, че се замисля създаване на нов отдел – морски департамент – marine department. Никой не знаеше с какво точно ще се занимава този отдел, но имаше данни, че бъдещите морски суперинтенданти ще ходят да инспектират корабите. В това време фирмата беше сертифицирана по кодекса ISM и имаше създаден отдел по безопасност - Safety Department, с 4-5 суперинтенданта по безопасност, които ходеха да инспектират корабите и да следят за правилното прилагане на инструкциите, процедурите и т.н. по кодекса ISM. Какъв беше смисъла от още един отбор инспектиращи не беше твърде ясно. Това, което се говореше усилено, беше че на новата длъжност – шеф на морския отдел ще бъде назначен Дейвид Шарп, роднината на Robert Hodgson и за морски суперинтенданти ще бъдат преназначени всички оператори, които имат правоспособност капитан далечно плаване.

Това беше през лятото на 1997 г., когато си взех полагаемия годишен отпуск. Когато се завърнах след един месец, открих с изненада, че съм назначен за морски суперинтендант в новия отдел. Какво щях да правя там и аз не знаех, но изкарах 3 години в този отдел, за които ще разкажа в продължението.

Капитан далечно плаване Орлин СТАНЧЕВ MNI

Marine Superintendent

Aberdeen, United Kingdom

12th March 2013