

## **ПОД ЧУЖД ФЛАГ: MODUS OPERANDI - ЧАСТ 1**

Повод за написване на тази публикация е притеснението ми, че някои читатели, които четат спомените ми по темата, могат да възприемат работата под чужда флаг като напълно безпроблемна, спокойна и добре платена, за разлика от тази в Параходство БМФ по онова време.

Всъщност, това не е точно така. В ежедневния живот нещата не са нито черни, нито бели, а са по-скоро с повече или по-малко отънъци на сивото.

Докато плавах на корабите на Reederei NORD Klaus E. Oldendorff, политиката и практиката на фирмата бяха доведени да знанието на екипажите и най-вече до капитана и главния механик под формата на постоянни писмени инструкции и циркулярни писма да корабите.

Политиката на фирмата се заключаваше в следните няколко пункта:

- Непрекъснато техническо обслужване на кораба, което се осъществяваше планомерно.
- Периодично обновяване на флота с нови кораби чрез вземане на кредити от банки и ипотекиране на корабите в тези банки за обезпечаване на кредитите.
- Поръчка на многофункционални кораби като типа Multicon. Това бяха кораби, пригодени да превозват контейнери, генерален товар и насипен товар зърно.
- Издигане в редовна практика на рекламациите по гаранционните условия на заводите строители.
- Търговското експлоатация се осъществяваше на принципа на отдаване на корабите на дългосрочни тайм-чартъри.

Горната политика и търговската експлоатация определяха Reederei NORD като един много добре организиран и конкурентоспособен корабособственик. На рейсов чартър работеха едва, два или три кораба, които бяха по-стар вид сухотоварни кораби. Приходите на фирмата идваха основно от наемите на корабите, работещи на тайм чартър. Това естествено изискваше корабите да са нови, конкурентоспособни и да отговарят на съвременните изисквания на търговската експлоатация в корабоплаването. Корабите на Reederei NORD достигаха обикновено живот до втори клас на класификационното дружество и докато бяха във все още добро техническо състояние, се продаваха веднага на втора ръка. Така се финансираше новото корабостроене, което се допълваше с кредит от банката чрез ипотекиране.

В допълнение, когато Reederei NORD започна да експлоатира собствени VLCC танкери след втората половина на 90-те години на

XX-я век, някои от танкерите бяха поръчани всеки с до 7 (седем) товарни марки и съответните тонажни свидетелства. В зависимост от това коя товарна марка се декларира за даден рейс, пристанищните власти пресмятат по съответния бруто и нето регистров тонаж, въз основа на които се начисляват пристанищните такси. Това правеше тези танкери изключително гъвкави за различни наематели с различни партии наливен товар. За допълване на картината, ако даден наемател имаше за превоз партии с по-малък тонаж от най-ниската товарна марка, техническият отдел се обръщаше към класификационното дружество с молба за нанасяне на нова временна товарна марка, която беше различна от съществуващите седем марки и седем тонажни свидетелства. Всъщност, всеки кораб може да си има допълнителна товарна марка на всяка водолиния между кораба празен и максималното му газене.

Горните факти определено показват, че Reederei NORD бяха типични корабособственици, които работеха много грамотно и успешно. Това си беше техен типичен Modus Operandi от създаването на фирмата през 1964 г. до днес.

Към средата на 1991 г. завърших един контракт на кораба на Reederei NORD – „Nordwind” и ми се наложи да стоя по-дълго време на брега във Варна. Някъде през ноември 1991 г. се обади по телефона на шефа на личен състав на Reederei NORD – един кипърец на име Кириакос Христодулу, като му заявих, че съм готов за започване на следващ контракт. Тази стара лисица въобще не ми каза, че вече не работи в Reederei NORD, а в друга офшорна фирма в Лимасол. Просто ми предложи да поема командването на един фидерен контейнеровоз в Средиземно море, който се оперирал от една „приятелска фирма”. Заплатата беше също доста по-висока. Други подробности не ми съобщи. Дадох съгласие и той ми каза да се готвя за скорошно повикване.

В началото на декември 1991 г. г-н Христодулу ми позвъни у дома и ми даде данните за полета, като ми каза, че корабът пристига на 05.12.1991 г. в Ларнака, Кипър, където трябваше да се кача на борда. В началото на декември излетях за Ларнака и агентът на „приятелската фирма” – един кипърец на име Христати, ме настави в хотел в Ларнака. Тази зима беше необичайно студена в Кипър и валеше проливен дъжд. На определената дата сутринта, техническият суперинтендант на фирмата – Карл Сюъл – британец, пристигна да ме вземе с колата си от хотела за кораба. По време на краткия преход и по впечатленията от работата ми в Reederei NORD го попитах каква е политиката на

фирмата и има ли на кораба процедури, инструкции и циркуляри на фирмата-менажер. Отговорът му беше потресаващ и ме изуми. Той ме попита дали съм бил капитан и след като получи утвърдителен отговор от мене ми каза, че процедурите и реда на кораба ще бъдат такива, каквито ги установя лично аз на базата на капитанския ми опит. Международният кодекс за управление на безопасната експлоатация на корабите (ISM Code) и Конвенцията за подготовка, сертифициране и носене на вахта по море 94 (STCW94) все още не съществуваха. Качихме се на кораба и там се запознах с капитан Щанге – източно-германец, когото трябваше да сменя. Фирмата-менажер беше решила капитан Щанге да остана с мен за прехода от Ларнака до Пирея с цел предаване на опит по работата с радиотелекса. На борда нямаше радист и връзката се осъществяваше на радиотелекс (TOR) от капитана на кораба. Старшият и вторият помощник бяха българи и носеха вахта с капитана на преход. На пристанище старшият и вторият помощник носеха дежурство през 6 часа. На ход те носеха всеки по една вахта от 4 часа и една вахта от 6 часа, капитанът носеше една вахта от 4 часа и извършваше радиосвръзките. Както и в Reederei NORD, капитанът изработваше работно-разплащателната ведомост (the portage), радио-сметките, храната и личната сметка. В допълнение капитанът изготвяше всички документи за пристигане в пристанище на пишеща машина – екипажни списъци, обща декларация, декларация за безмитните стоки на борда в кантината, и лична митническа декларация, която се подписваше от всеки член на екипажа. След отплаване от Ларнака се заехме с капитан Щанге да изучавам радио-телекса, а след това да приемам корабните документи. Когато го попитах за роля на екипажа или т.н. Articles of Agreement (виж моя публикация в „Морски вестник“: [28 юни 2012 г. Как се добива плавателен стаж на море](#)), Щанге ми набути един обикновен екипажен списък. Като му казах, че това не е онова, което очаквах, той зяпна въпросително. Към този момент започнаха да ми се изясняват някои неща. Време е да се кажат няколко думи за кораба, корабособственика и менажерите на кораба. Корабът се казваше „Carl Metz” и имаше следните характеристики:

ИМО номер	7920352
Име на кораба	Carl Metz
Тип на кораба	Товарен
Тонаж бруто	5931

Товароподемност	7796 тона
Година на постройка	1980
Завод строител	Neue Brand Werft - Oldenburg, Germany
Флаг	Saint Vincent & Grenadines
Предишни имена	NANGBETO до 1988 г., DORIS до 1980 г.

Корабът беше еднопалубен и първоначално е проектиран за ро-ро плавателен съд, но в последствие носовата рампа е модифицирана и заварена за корпуса, а на капаците на хамбарите се монтират гнезда за контейнерни туст-локс за превоз на контейнери.

Корабът беше нает от фирмата MCL (Mediterranean Container Lines), Лимасол, по условията на беърбоут чартър, т.е. „голо корито” от една швейцарска фирма.

Фирмата MCL бяха по същество еднолична фирма за опериране на контейнери в Средиземно море, Западна Европа и Канада. Собственик на фирмата беше ливанецът г-н Жан Пол Мец (Jean Paul Metz) от Бейрут. Фирмата беше само оператор на контейнери, тяхното групиране, трансбордиране и прехвърляне до крайното пристанище. Те печелеха от тази дейност, а наемането на кораби, предимно втора ръка, беше спомагателна дейност за тях.

Управлението на корабите по отношение на техническите въпроси, екипаж, счетоводство и т.н. беше доверен с договор за мениджмънт с фирмата Draconis Shipmanagement, която се прекръсти по-късно на Metz Shipmanagement Ltd и се управляваше от г-ца Despo Katsantoni – киприотка и лична приятелка на г-н Мец. Всъщност и двете фирми по-горе бяха креатури на г-н Мец.

Освен гореизброените личности от мениджмента, около кораба се въртеше един тип на около 40 години. Това беше ливанецът Самир, който се представяше като „представител на корабособственика”.

Всъщност, той се занимаваше с доставка на прехраната и материалите в пристанище Ларнака, което се считаше за базово. Обичаше да задава с много високо самочувствие необичайно глупави въпроси, които издаваха явната му некомпетентност и желание да си пъха носа навсякъде. По-късно, зададох въпрос на техническия суперинтендант Карл Сюъл каква диплома или сертификат има този човек, та се бърка така безцеремонно в онова, което не му е работа. Карл Сюъл ми отговори, че ако Самир имал някакъв сертификат, това било за чистене на тоалетни.

Това показваше ясно компетентността на бреговия екип, който щеше да ни менажира. Един ден запитах г-ца Despo Katsantoni дали ще ни доставят корабния рол за попълване - Articles of Agreement и тя ми каза, че такова нещо не се изисквало. Това ме убеди още повече, че голяма част от менажерите бяха меко казано лаици.

Главният, вторият механик и мотористът – фитър, бяха румънци, а палубната команда – четирима моряка и боцман – египтяни. Корабът поддържаеше рейсове в Източно Средиземно море с ротация Ларнака, Пирея, Солун, Истанбул, Измир, Бейрут, Ларнака. При втория ми рейс до Пирея, г-ца Despo Katsantoni ме предупреди, че ще има проверка в Пирея от истинските корабособственици от Швейцария и ме помоли да не се скъпя с представителните.

На указания ден в Пирея пристигна един възрастен господин, представи се като сървейор от швейцарската фирма корабособственик и каза, че те имат практиката от време на време да проверяват своите кораби, които са на бърбоут чартър. Остана общо взето доволен от състоянието на кораба. Беше силно впечатлен от вентилационните гъби на палубата на надстройката, чиито вертикални тръби бяха боядисани в бяло като надстройката, а самата горна част в червен цвят с бели точки като същински гъби. Това беше работа на предния капитан Щанге.

След външната проверка, сървейорът дойде в кабината ми за проверка на документите. Първото, което ми поиска, беше роля на екипажа по правилата на флага - Articles of Agreement. Знаех си, че нямаме такова нещо на борда и се направих на „умряла лисица” като му подадох един екипажен списък, но той не падаше от Луната и ми каза, че не иска екипажен списък, а роля на екипажа. Свалих картите и му казах, че знам какво иска, но го нямам.

На следващото пристигане в Ларнака, входящата поща съдържаеше пълен комплект със Сент Винсентски рол на екипажа, придружен с молба от менажерите да го попълня както следва.

След около три месеца от началото на контракта ми, ротацията на кораба се измени както следва:

Ларнака – Марсакс Лок (Малта) – Ла Специя – Марсилия – Барселона – Валенция – Александрия – Бейрут – Мерсин – Ларнака. Имаше и епизодични туширания на Порт Саид и Латакия.

Липсата на адекватно менажиране се чувстваше постоянно и най-вече при кризисни ситуации.

Няма да говоря за течта на хидравлично масло от винта ВРШ на рейда в Истанбул и как платих 3000 долара подкуп на местните власти за

избягване на далеч по-голяма глоба. Вярно е, че менажерите ми кредитираха следващата заплата с горната сума, но при пристигане в Ларнака не предприеха никакви адекватни мерки да отстранят течта на маслото.

Няма да говоря за това как техническият суперинтендат реши да прави електроженни заварки на пукнатини по металния пайол на хамбара, под който имаше горивни танкове и без да има „газ фрий“.

Няма да говоря за това как във Валенция египетският боцман реши да изравни с ръчна манивела неравното прибиране на носовия и кърмовия шкентел на дясна лодбалка (което никой не го е молил да върши), при което по-късият шкентел опря в блока, скъса се под огромното натежение и дясна спасителна лодка увисна вертикално на един шкентел, като изръси съдържанието си във водата. Фирмата – менажер беше информирана веднага, но сменна проволка за шкентел не беше доставена нито в Александрия, нито в Бейрут, нито в Мерсин, нито в Ларнака, когато на 12.06.1992 г. сдахох кораба на капитан Стоян Маринов от 700 класни отделения и си отидох в заслужен отпущ. Очевидно, фирмата MCL правеха много добри пари от оперирането на контейнери и много-много не се занимаваха с безопасното менажиране на кораба и това беше техния Modus Operandi.

Какъв е изводът? Значи всеки, който натрупа достатъчно пари по онова време можеше да си купи един кораб, да си назначи капитан и екипаж и да го менажира както си знае или по-скоро както не знае. Всеки капитан можеше да си измисля свои правила и процедури и никой не можеше да му каже нищо. Разбира се, негативните последици от този пропуск в международното морско законодателство не закъсняха да се проявят. След няколко години, същият този кораб „Carl Metz“, под управлението на същите менажери, отплава от Пирея за Западно Средиземно море. Курсът е юг-югозапад до траверса на нос Малея и от там се променя рязко на около 270° към нос Матапан. Вахтеният помощник е преуморен и заспива по време на вахта и преди да е извършен поворота. Корабът продължава на юг-югоизток след траверса на нос Малея и се качва на пълен ход на брега на остров Китира. Както казахме по-горе, Международният кодекс за управление на безопасната експлоатация на корабите (ISM Code) и Конвенцията за подготовка, сертифициране и носене на вахта по море 94 (STCW94) все още не съществуваха. Много подобни аварии доведоха до създаването и въвеждането на стандарти по управлението на корабите, които се съдържат в гореспоменатите документи.

Продължението следва.

Капитан далечно плаване Орлин СТАНЧЕВ

*Marine Superintendent*

*Aberdeen, UK*

*6th January 2013*