АКТ О МОРСКОМ ПРОТЕСТЕ

Город Ленинград, двадцать четвертого декабря тысяча девятьсот

девяностого года.

Я, Русакова Л. А., старший государственный нотариус Первой

государственной нотариальной конторы Ленинграда 20 декабря 1990 г.

в 12 часов приняла заявление капитана т/х "Невалес", судовладелец

Балтийское Морское пароходство, приписанного к порту Ленинград,

плавающего под флагом СССР, Танкачеева Нуралея Измайловича,

проживающего: г. Ленинград, ул. Лени Голикова, д. 47, кв. 16, о

происшествии, имевшем место с 12 декабря 1990 г, по 20 декабря

1990 г.

Происшествие, по заявлению капитана, заключалось в следующем

т/х "Невалес" вышел 12 декабря 1990 г, из порта Руан (Франция) в

порт Ленинград с грузом пшеницы навалом в количестве 3200,517,

куда прибыл 20 декабря 1990 г, в 10 час. 00 мин. московского

времени.

Находясь в пути 12, 13 декабря в Ла-Манше, 15 декабря в

Северном море, 18, 19 декабря в Балтийском море, судно встретилось

со штормовой погодой силой до 7 - 8 баллов с высотой волны и зыби

3 - 4 метра с северных, восточных, северо-восточных, южных

направлений и испытывало при этом значительную качку, сильные

удары волн о корпус, вибрацию; забортной водой заливало палубу,

крышки трюмов.

При выходе из порта Руан температура наружного воздуха была

+7'С, воды +-12'С; на переходе температура наружного воздуха

достигала - 1 'С, воды +4 С.

Экипажем были приняты все возможные меры для безопасности

судна и груза, рекомендованные хорошей морской практикой. Перед

началом погрузки трюмы были чистые и сухие, льяльные колодцы

вычищены и осушены, защитные сетки в исправном состоянии. Льяльные

колодцы были закрыты штатными крышками и дополнительно обиты

мешковиной. Трюмы для погрузки были приняты сюрвейером санитарной

инспекции. После окончания погрузки в трюме N 2 поверхность была

укреплена стропинг-методом. Все трюмы закрывались и задраивались

по-походному. Погрузка зерна производилась при сухой погоде. В

течение рейса регулярно каждую вахту производились замеры уровня

воды и в льялах грузовых трюмов. Обороты главного двигателя и

навигационные курсы выбирались из расчета уменьшения попадания

забортной воды на- палубу и крышки трюмов.

Несмотря на принятые меры, не исключена возможность

повреждения груза из-за перепада температур наружного воздуха и

забортной воды, а также через скрытые дефекты корпуса судна и

люковых закрытий от действия непреодолимой силы стихии. По этой

причине заявляю морской протест против возможных претензий как ко

мне, так и к судовладельцу и оставляю за собой право дать

дополнительные показания в любом месте и в любое время.

До заявления морского протеста трюмы не вскрывались.

В соответствии с законами СССР и РСФСР я ознакомилась с

предоставленными мне капитаном данными судового журнала и опросила

об обстоятельствах происшествия самого капитана и свидетелей из

числа лиц командного состава судна и из числа лиц судовой команды,

которые показали:

1. Капитан Танкачеев Нуралей Измайлович, гражданин СССР,

полностью подтверждаю, что мною изложено в заявлении о морском

протесте.

Я, капитан, и весь экипаж приняли все возможные меры для

обеспечения безопасности судна и груза.

Капитан: подпись

2. Грузовой помощник, гражданин СССР, Власов Виталий

Леонидович, проживающий в Ленинграде, Петергофское шоссе, д. 19,

кв. 180.

Все трюмы были заблаговременно подготовлены к приему груза и

приняты сюрвейером без замечаний. Погрузка пшеницы производилась

при сухой погоде. После окончания погрузки все трюмы закрывались и

задраивались по-походному. В трюме N 2 поверхность зерна была

укреплена стропинг-методом.

На переходе морем встретили штормовую погоду силой до 7 8

баллов, высота волн и зыби достигала 3 - 4 метров. Забортная вода

заливала палубу, крышки грузовых трюмов. Навигационные курсы и

обороты главного двигателя . выбирались из расчета уменьшения

попадания морской воды на палубу и крышки трюмов.

Регулярно производили замеры уровня воды в льялах грузовых

трюмов или делали контрольные откатки.

Трюмы до заявления морского протеста не открывались.

Грузовой помощник: подпись

3. Матрос 1-го класса - Костенко Константин Алексеевич,

гражданин СССР, проживающий в Ленинградской области, Гатчинский р-

н, пос. Тайцы, санаторий дом 2.

Перед погрузкой все трюмы были тщательно подготовлены: вымыты,

высушены, льяльные колодцы вычищены и осушены. После погрузки

трюмы и лазы закрыли и задраили по-походному. На переходе

встретили штормовую погоду. Судно испытывало качку, удары волн.

Забортная вода заливала палубу, крышки трюмов.

Трюмы до заявления морского протеста не открывались.

Матрос 1-го класса: подпись

4. Электрик 2-го класса - Вдовенков Юрий Александрович,

гражданин СССР, проживающий в Ленинграде, ул. Коммунаров, д. 54,

кв. 1.

На переходе Руан-Ленинград встретили штормовую погоду. Судно

испытывало качку, забортная вода заливала палубу, крышки трюмов,

Перед погрузкой все трюмы были чистые и сухие, По окончании

погрузки в трюме N 2 зерно укрепили стропинг-методом, затем все

трюмы закрыли и задраили по-походному. Для уменьшения попадания

воды на палубу и крышки трюмов следовали на пониженных оборотах

главного двигателя.

Трюмы до заявления морского протеста не открывались.

Электрик 2-го класса: подпись

5. Токарь-моторист - Спицын Андрей Альбертович, гражданин

СССР, проживающий в Ленинграде, Светлановский пр., д. 72/4, кв. 4.

Перед погрузкой все трюмы были тщательно вымыты, высушены,

льяльные колодцы вычищены и осушены. После погрузки поверхность

зерна в трюме N 2 была закреплена стропинг-методом, Все трюмы

закрыли и задраили по-походному.

На переходе встретили штормовую погоду. Забортная вода

заливала палубу и крышки трюмов. Судно испытывало качку, удары

волн. Для уменьшения воздействия штормовой погоды следовали

переменными ходами.

Трюмы до заявления морского протеста не открывались.

Токарь-моторист подпись

Зарегистрировано в реестре за N 6-675

Гербовая Взыскано государственной пошлины пятьдесят рублей

печать

нотариальной Старший государственный нотариус: подпись

конторы Русакова Л. А.