

Свод Обычаев

1. МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ ТАГАНРОГ. КРАТКИЕ ИСТОРИЧЕСКИЕ СВЕДЕНИЯ

Северная широта 47 12', Восточная долгота 38 57'

Порт Таганрог расположен у мыса Таганрог, выступающего от берега, в 55 милях восточнее порта Мариуполь. Акватория порта Таганрог защищена молами и дамбой. Она состоит из трёх соединённых друг с другом бассейнов:

- Нового;
- Петровского;
- Ремонтного.

В каждом бассейне имеются причалы.

Через прибрежную отмель прорыт подходной канал глубиной 5,0 метров, ведущий к входу в закрытую часть порта. Канал начинается в 6,9 мили к S от косы Петрушина. Он имеет два колена общей длиной 10,1 мили, шириной 80 м. Плавание по подходному каналу и акватории порта разрешается судам, с запасом воды под килем не менее 20 см. Проходная осадка на канале объявляется капитаном порта.

На территории порта Таганрог функционируют:

- ОАО "Таганрогский Морской Торговый Порт";
- ОАО "Таганрогский Судоремонтный завод";
- ОАО "Приазовье".

Порт находится в центре города Таганрог, входящего в состав субъекта Российской Федерации - Ростовской области.

Издревле территория современного Таганрога была местом пересечения многих торговых путей, связывающих Европу и Азию. Порт Таганрог был основан Петром I в 1698 году как военная крепость, которая входила в комплекс первых русских крепостей и других оборонительных сооружений, построенных в начале 18 века для защиты границ и выхода к Азовскому и Черному морям и представляла собой весьма внушительную военную силу. Таганрог, как крепость и военно-морская база Азовского флота, занимал исключительно важное место в планах Петра I, который лично распоряжался устройством базы и верфи для постройки и ремонта военных и коммерческих судов, собирался проводить работы по углублению гавани. Царь также лично контролировал эти работы и постоянно касался всех вопросов, связанных с обустройством Таганрога в своих письмах к Ф. Апраксину, Ф. Головину, К. Брюису и другим высокопоставленным чиновникам и военным. Несмотря на огромную занятость, Петр I дважды приезжал в Таганрог (1699 и 1709 годах) и подолгу находился здесь.

К сожалению, после победы Турции на реке Прут в Молдавии, Россия вынуждена была заключить мир, по условиям которого Таганрог должен был быть разрушен.

Возрождение Таганрога стало возможным после успешных действий русской армии в развязанной Турцией новой войне против России в 1768 году. Большую роль в деле победы в турецкой компании Екатерина II отводила флоту, поэтому одной из важнейших задач она ставила взятие Азова и Таганрога для восстановления флота на

Азовском море. Для руководства восстановительными работами в Таганрог был направлен контр-адмирал А.Н. Сенявин. Екатерина II лично вникала во все тонкости корабельного строительства, присылала Сенявину карты местности, чертежей, интересовалась судоходностью Миуса. Через пять лет Таганрог представлял собой вполне обжитое пространство.

После присоединения Крыма к России статус города изменился и по указу Екатерины II от 10 февраля 1784 года Таганрог велено крепостью больше не считать, а обратить его в торговый город (хотя военный гарнизон и должность коменданта сохранялись.)

На протяжении последующих двух десятилетий Таганрог из разрушенной крепости превратился в один из крупнейших портов Азово-Черноморского бассейна. Наступило время бурного развития торговли и зарождения промышленности. Наиболее ярко город расцвел во времена царствования императора Александра I, и к 1825 году его население составило уже 9717 человек. Указом от 8 октября 1802 года портовый город Таганрог вошел в Екатеринославскую губернию и в нем, также, как в Одессе, Херсоне и Феодосии, было учреждено градоначальство на правах губернаторства.

Развитие города способствовало росту торговли. Уже в 1776 году в Таганрогском порту была учреждена таможня, и вскоре сюда прибыли первые 20 иностранных судов. Оборот порта составил 391 тысячу рублей. С каждым годом обороты порта возрастали и к концу 18 века составили 75 процентов от оборотов всех южнорусских портов. Через таганрогский порт Россия вывозила хлеб, ставший одной из самых доходных статей экспорта, а ввозила станки и сельскохозяйственные машины.

К 1825 году таганрогский порт достиг рекордных оборотов : за границу было отправлено товаров на 4 902 тысячи рублей и ввезено в Россию на 3009 тысяч рублей. Строительство железных дорог в России в 19 веке ускорило развитие российской торговли, но значительно уменьшило роль водного транспорта в объеме перевозок. Таганрог был вынужден уступить пальму первенства в торговле Одессе и Ростову-на-Дону.

К началу 20 века обороты таганрогского рейда заметно выросли и он стал занимать второе место в России по вывозу и шестое по ввозу товаров.

Революционные события 1917 года и последующие гражданско-военное лихолетье отложили свои отпечатки на жизнь города. Таганрогский порт утратил свой международный статус.

Второе рождение после советских времен порт Таганрог получил в марте 1991 года, когда был открыт для международной торговли и захода иностранных судов.

ОАО "Таганрогский Морской Торговый Порт" состоит из пяти грузовых причалов, общей протяжённостью 849 м, с глубинами 4,5 - 5,0 метров. Грузовые причалы являются универсальными с применением крановой схемы механизации. На причалах установлены порталные краны грузоподъемностью 5-32 тонн, которые позволяют создать оптимальную концентрацию технологических линий для обработки принимаемых на этих причалах судов.

Для складирования грузов, требующих открытого хранения, в порту имеются складские и технологические площадки с асфальтобетонным покрытием.

Для внутривортового перемещения грузов в порту имеется автопогрузчики г/п от 1,5 до 25 тонн. Кроме того, в составе парка подъёмно-транспортного оборудования имеются автокраны, бульдозер, экскаватор, тракторы, тягачи, прицепы.

В настоящий момент установленная мощность перегрузочного комплекса порта составляет 1,5 - 2,0 млн.тонн в год. Основная номенклатура перегружаемых грузов: прокат чёрных металлов, цветные металлы, уголь, глинозём, руда, контейнеры, оборудование, цитрусовые, другие Генеральные грузы.

ОАО "Таганрогский Судоремонтный Завод" состоит из трёх грузовых и одного стояночного причалов. Общая протяжённость грузовых причалов 420м, длина стояночного причала 97м. Первый и третий причалы предназначены для перевалки генеральных грузов. В зоне второго причала расположен перегрузочный комплекс для погрузки зерновых культур и семян подсолнечника. Ёмкость накопителей комплекса, не более 15000 тонн. Хранение возможно не более двух различных культур одновременно. Приём может осуществляться с автомобильного и железнодорожного транспорта. Производительность комплекса 100 тонн в час. Причалы оборудованы кранами г/п 10-32тн.

На территории Судоремонтного Завода имеются технологические площадки с бетонным покрытием для размещения генеральных грузов, обслуживаемые мобильными кранами г/п 25тн и козловым г/п 35 тонн. Для перевалки металлолома есть спецтехника с производительностью 250 тонн в час. Есть крытые склады, оборудованные 25 тонными кранбалками.

ОАО "Приазовье" состоит из грузового причала №6 в акватории порта Таганрог протяжённостью: - основной - 170 метров и дополнительный (торцевой) - 72 метра. Глубина у причальной стенки - 5,1 метра. Причал рассчитан на эксплуатационные нагрузки 1-й категории. Проектная мощность причала - 220 тыс. тонн грузов в год. Основной причал оборудован двумя железнодорожными ветками вместимостью операционной зоны 18 вагонов.

Погрузочно-разгрузочные работы на основном причале производятся двумя порталными кранами грузоподъёмностью 10-20 и 16-32 тонны, на торцевом причале - плавкраном грузоподъёмностью 16 тонн.

Складские площади открытого хранения составляют 3500 кв. метров с бетонным покрытием.

Общество оказывает услуги плавкраном по перевалке грузов на рейде "борт - борт", производству дноуглубительных работ и других грузовых работ вне причала.

Общество имеет в своём распоряжении механизированный зерноперегрузочный комплекс ВР-200, позволяющий производить перевалку семян сельхозкультур из вагонов и автомобилей в суда прямым вариантом.

2. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2.1. Свод обычаев Морского торгового порта Таганрог (далее "Свод обычаев") определяет режим работы Порта и Операторов, порядок захода судов в Порт (выхода из Порта), их пребывания в Порту, порядок оказания услуг Операторами морского порта, особенности обработки судов и грузов, устанавливает права и обязанности Операторов и Заказчиков, и другие положения, касающиеся обслуживания судов, операций с грузами и других услуг, оказываемых в Порту.

2.2. Настоящий Свод обычаев основывается на Гражданском кодексе Российской Федерации, Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации, Положении о Морской администрации порта Таганрог, Обязательных постановлениях МАПТ по порту, практике работы морского Порта и Операторов морского порта.

Данный Свод обычаев состоит из 7 разделов. Все приложения, указанные в настоящем Своде, являются его неотъемлемой частью.

2.3. Положения настоящего свода обычаев являются обязательными для Операторов морского порта и Заказчиков в силу указания об этом в договоре. В случае, когда договором между Оператором и Заказчиком предусмотрены условия, отличные от положений свода обычаев, то действуют условия договора.

2.4. Функции портовых властей возложены на государственное учреждение "Морская администрация порта Таганрог". МАПТ непосредственно подчиняется Министерству транспорта Российской Федерации, которое осуществляет общее руководство деятельностью морских администраций портов, назначает их руководителей, определяет порядок взимания и использования портовых сборов.

На МАПТ возложены функции по обеспечению безопасности мореплавания и порядка в порту, включая:

- надзор за соблюдением законов, правил и международных договоров Российской Федерации по торговому мореплаванию;
- надзор за технической эксплуатацией портовых сооружений и объектов, их ремонт, развитие и строительство;
- установление порядка захода и выхода судов из порта;
- регулирование движения судов в пределах акватории порта;
- взимание портовых сборов.

2.5. Морской торговый порт Таганрог принимает суда с осадкой до 4,2 м. С учетом ежегодного проведения дноуглубительных работ на внешней и внутренней акваториях порта осадка принимаемых портом судов корректируется с объявлением в "Извещениях мореплавателям". В зависимости от уровня воды вход судов в порт и выход судов из порта с большей осадкой согласовывается с капитаном порта, либо с лицом, его замещающим.

2.6. Лоцманская проводка судна в порт (из порта) и при перестановке от причала к причалу обязательна.

2.7. Причалы, склады и внутренние автомобильные дороги находятся во владении Операторов морского порта на праве собственности, аренды или по иным основаниям.

Грузовые операции осуществляются на причалах следующих Операторов морского порта:

- ОАО "Таганрогский Морской Торговый Порт";
- ОАО "Таганрогский Судоремонтный Завод";
- ОАО "Приазовье".

2.7.1. Специализация причалов указанных Операторов морского порта приведена в Приложении 2.

2.7.2. Валовые нормы загрузки-разгрузки судов в морском порту Таганрог приведены в Приложении 3.

3. ОСНОВНЫЕ ПОНЯТИЯ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ В НАСТОЯЩЕМ СВОДЕ ОБЫЧАЕВ

В настоящем своде обычаев используются основные понятия в следующих значениях:

Порт - морской торговый порт Таганрог.

МАПТ - государственное учреждение "Морская Администрация порта Таганрог", осуществляющее функции портовых властей.

Оператор Морского Порта/Оператор - физическое или юридическое лицо, оказывающее в Порту услуги по перегрузке, складированию и хранению грузов, и указанное в п. 2.7 настоящего свода обычаев.

Оператор морского порта может оказывать и другие услуги, указанные в разделе 5 настоящего свода.

Заказчик - любое юридическое или физическое лицо, являющееся грузовладельцем (его полномочным представителем), экспедитором, судовладельцем (его полномочным представителем), фрахтователем, судовым агентом, и которое пользуется услугами Порта.

Судно - самоходное или несамоходное плавсредство (судно, баржа, лихтер) любого класса и вида.

Груз - предъявленные к перевозке промышленные и продовольственные товары без упаковки или вместе с упаковкой, средствами укрупнения грузовых мест, контейнером или другими средствами, предназначенными и специально изготовленными для транспортировки, защиты или поддержки груза.

Договор - соглашение между Оператором морского порта и Заказчиком об установлении (изменении, прекращении) прав и обязанностей, составленное в форме письменного документа, подписанного двумя сторонами.

В отдельных случаях договором признается письменная заявка Заказчика, содержащая все существенные условия договора и принятая Оператором морского порта.

Тариф - установленный договором размер оплаты за оказание услуг по обслуживанию судов, обработке грузов и других услуг.

Условный объем судна - исчисляемая в кубических метрах величина, определяемая произведением трех величин, указанных в судовых документах: наибольшей длины судна, наибольшей ширины судна и наибольшей высоты борта судна. Используется для взимания обязательных портовых платежей.

Грузовые документы - перевозочные, приемосдаточные, товарораспорядительные документы, сопровождающие груз от момента погрузки на судно до его сдачи грузополучателю (чартер, коносамент, накладная, тальманская расписка и пр.).

Валовые нормы - объявленная интенсивность судовых погрузочно-разгрузочных работ (тонн на судно в сутки) для судов 5-ой группы. Нормы применяются для расчета сталийного времени судна. Порядок расчета регламентируется настоящим Сводом обычаев.

Импортные грузы/Импорт* - грузы, прибывшие в Порт морем.

Экспортные грузы/Экспорт* - грузы, прибывшие в Порт сушей.

**Примечание: Здесь и далее, все грузы рассматриваются как импортные и экспортные соответственно.*

Складской вариант - перевалка груза по схеме: транспортное средство - склад - транспортное средство.

Прямой вариант - перевалка груза по схеме: транспортное средство - транспортное средство.

Норма единовременного хранения груза - обусловленное договором количество конкретного вида груза, принимаемое Оператором морского порта для перегрузки с накоплением на складе, при превышении которого порт может отказаться от приема данного груза, либо Заказчик несет дополнительные расходы, предусмотренные условиями договора.

Нормативный срок хранения грузов - предельный срок хранения конкретного вида груза на складах порта, установленный договором между Заказчиком и Оператором, в течение которого дополнительная плата за его хранение не взимается.

4. РЕЖИМ РАБОТЫ

4.1. Порт открыт для захода судов круглый год. Зимняя ледовая компания в порту объявляется приказом начальника МАПТ.

4.2. Рабочее время административно-управленческого персонала и вспомогательных служб порта - с 08:00 до 17:00 часов, исключая субботние, воскресные и праздничные дни. Операторы морского порта осуществляют работы и услуги круглосуточно на договорных условиях. Праздничными являются дни, объявленные таковыми законодательством РФ.

4.3. Грузовые операции производятся в рабочие погожие дни. Работа выполняется в две смены: 1-ая смена с 08.00 до 20.00 часов; 2-ая смена с 20.00 - до 08.00 часов.

4.4. Прием судов в порт под обработку, стоянку и другие операции производится только с предварительного согласия, после письменного подтверждения Операторов морского порта о приеме либо на основании договоров (соглашений).

4.5. Порядок обязательной лоцманской проводки судна в порт/из порта, при перестановке судна от причала к причалу, производимой по установленным нормам времени и ставкам лоцманского сбора, определяется "Обязательным постановлением по порту Таганрог", издающимися МАПТ.

5. ПРЕДОСТАВЛЯЕМЫЕ УСЛУГИ

5.1. В морском торговом порту Таганрог предоставляются следующие виды услуг:

5.1.1. Услуги по перегрузке, складированию и хранению грузов:

- погрузочно-разгрузочные работы;
- перевалка на морской/речной транспорт грузов с других видов транспорта и обратно по "прямому" варианту и через склад;
- перевалка опасных грузов, негабаритных и тяжеловесных грузов;
- сухая зачистка грузовых помещений судов;
- специальное крепление грузов на судах;
- хранение грузов;
- взвешивание грузов;
- переупаковка, перемаркировка и сортировка грузов;
- сепарирование грузов;
- экспедирование грузов;
- таможенное оформление грузов.

5.1.2. Обслуживание судов и других транспортных средств:

- перевозка грузов;
- маневровые работы на акватории, находящейся под юрисдикцией МАПТ;
- морская буксировка судов и иных плавучих объектов;
- предоставление буксиров для обслуживания судов на рейде;
- предоставление буксиров для производства швартовых операций;
- предоставление лоцманских услуг (выполняется МАПТ);
- прием к обработке судов, вагонов, автомобилей;
- шипчандлерское обслуживание судов;

5.1.3. Организационно-хозяйственные услуги:

- предоставление энергоснабжения судам, стоящим у причалов;
- водоснабжение;
- обеспечение пропускного режима и сохранности грузов;
- организация и производство общественного питания;
- выполнение строительных работ, ремонтно-строительных работ и работ по деревообработке;
- реклама.

5.2. Услуги предоставляются в следующем порядке:

5.2.1. Все услуги по погрузке-выгрузке, складированию, хранению и экспедированию грузов оказываются Операторами морского порта на основании договоров с грузовладельцами, их экспедиторами, агентами или другим представителем, уполномоченным грузовладельцем, либо письменных заявок, адресованных Операторам морского порта и содержащих все существенные условия договора.

Порядок заключения договора на услуги Операторов морского порта приведен в Приложении 1.

5.2.2. Оплата за выполненные услуги производится по действующим у каждого Оператора морского порта тарифам, а в случае их отсутствия, размер оплаты определяется расчетным путем по калькуляции Оператора морского порта с учетом характера, специфики и объемов подлежащих выполнению работ и услуг.

6. ОСОБЕННОСТИ ОБРАБОТКИ СУДОВ

6.1. Каждый Оператор морского порта принимает под обработку суда с грузами, по которым было дано подтверждение на обработку.

Под "обработкой судна" в настоящем Своде обычаев понимается весь комплекс услуг, оказываемый судну Оператором морского порта (погрузка, разгрузка, обслуживание и т.д.).

6.2. Прием судов под обработку осуществляется в соответствии с месячными графиками, составляемыми Операторами морского порта на основе заявок Заказчиков и определяющими очередность и ориентировочные сроки обработки судов.

6.3. По просьбе Заказчика к обработке может быть принято внеочередное судно с грузами, требующими выгрузки в связи с угрозой потери качества. Условия обработки такого судна, в том числе условия оплаты подлежащих выполнению работ, а также дополнительных расходов Оператора морского порта, связанных с внеочередной обработкой таких судов (грузов), в предварительном порядке согласовываются с Заказчиком. Оплата буксиров производится судовладельцем.

6.4. Судно считается готовым к грузовым операциям при выполнении следующих условий:

- постановки судна к причалу; готовности трюмов и палубы, всех грузовых средств и люков судна (включая их открытие и подготовку для производства погрузочно-разгрузочных работ в соответствии с действующими нормативами и техническими возможностями), освещения мест производства работ (в трюмах, на палубе, у борта судна) в соответствии с требованиями пожарной инспекции и правилами безопасности труда в морских портах;
- по навалочным и насыпным грузам, кроме того, наличия четкой грузовой марки на штевнях и по миделю, легко читаемой шкалы углублений, информации о балластных водах и судовых запасах, позволяющих определить количество погруженного груза по осадке.

6.5. Судно обязано по требованию Оператора морского порта принимать или сдавать груз круглосуточно, а также в выходные и праздничные дни.

Продолжительность обработки судов (стояночное время) определяется валовыми нормами погрузки/выгрузки, объявленными Операторами морского порта (Приложение 3).

Организация приема, обработки судов и учета стояночного времени регламентируется "Положением об организации обработки судов в Морском торговом порту Таганрог" (Приложение 4).

6.6. Прием и сдача грузов производится у борта судна:

- генеральных грузов - в районе вылета стрелы портового крана или судовых грузовых устройств с обязательным оформлением подписанной сторонами тальманской расписки на каждый "подъем" груза. В случае, если судно не выставляет своих тальманов, принимается счет тальманов Оператора морского порта;
- навалочных и насыпных грузов, перегружаемых через склад - по акту осадки судна; перегружаемых по прямому варианту - по весу, указанному в железнодорожной накладной.

Судно обязано обеспечить выдачу груза по каждому коносаменту отдельно.

6.7. Перестановка (перешвартовка, перетяжка) судна, связанная с его погрузкой/выгрузкой и обслуживанием, производится за счет судна один раз в процессе выгрузки и один раз в процессе погрузки.

Перестановка от причала выгрузки к причалу погрузки в связи со специализацией каждого Оператора морского порта производится за счет судна.

В остальных случаях перестановки судна производятся за счет стороны, ее заказавшей.

Сообщение о предстоящей швартовке, перешвартовке, перетяжке направляется капитану судна и начальнику инспекции государственного надзора порта МАПТ за 2 часа до начала операций, если эти операции будут производиться с 08-00 до 17-00 часов, и до 15 часов, если операции подлежат выполнению с 17-00 до 08-00 часов.

В случае задержки судна, после выполнения Оператором морского порта и портовыми властями всех операций, капитан судна обязан по требованию Оператора морского порта, переданному на судно, к указанному сроку освободить причал во избежание задержки обработки других судов и перешвартоваться на другой причал либо встать на рейд. Стоимость работы буксиров, лоцманов относится на счет судна

(судовладельца) или Оператора морского порта, в зависимости от того по чьей вине произошла задержка. В случае несвоевременного освобождения причала по вине судна капитан судна (судовладелец) несет ответственность перед Оператором морского порта за простой очередного судна в размере стоимости его содержания на стоянке за всё время ожидания постановки к причалу.

6.8. Сепарационные и крепежные материалы, предусмотренные действующими правилами и нормами крепления (Правила 4-М), предоставляются Оператором морского порта за счет Заказчика. Работы по сепарированию и креплению груза, производимые на судне, относятся на счет Заказчика.

Специальный инвентарь - талрепы, скобы, стальные тросы и другие приспособления для крепления груза - предоставляются судном или по договору - грузовладельцем.

На линейных судах сепарационные и крепежные материалы предоставляются судовладельцем за свой счет.

6.9. Оператор морского порта несет ответственность за произошедшее по его вине повреждение судна, подтвержденное актом, составленным с обязательным участием уполномоченного представителя Оператора морского порта в течение рабочей смены, во время которой произошло повреждение, но не позднее 24 часов до отхода судна из порта. Возмещение вреда от указанных повреждений производится в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации.

7. ПОРЯДОК ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ГРУЗОВ В ПОРТУ ТАГАНРОГ

7.1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

7.1.1. Настоящий Порядок транспортно-экспедиторского обслуживания грузов (далее - Порядок ТЭО) определяет общие основы регулирования договорных отношений Оператора морского порта и Заказчика по Договору экспедиции, возникающие в связи с перегрузкой, складированием, хранением и транспортно-экспедиторским обслуживанием груза в пределах территории и акватории Порты.

7.1.2. Порядок ТЭО не касается правоотношений Заказчика с третьими лицами. Эти правоотношения не создают каких-либо обязательств для Оператора морского порта.

7.1.3. Под "грузами Заказчика" в данном Порядке понимаются все грузы, в отношении которых Заказчик обладает полномочиями по распоряжению ими на основании заключенных с грузовладельцами договоров на транспортно-экспедиционное обслуживание либо по иному законному основанию (договору поручения, комиссии, доверенности и др.).

Полномочия Заказчика относительно его права распоряжения грузом подтверждаются:

- при ЭКСПОРТЕ - товарно-транспортным документом, в котором в графе "грузополучатель" номинирован Заказчик отметкой "для Заказчика" либо "через Заказчика". При изменении грузовладельца в процессе хранения экспортного груза на складе Порты такое изменение должно быть оформлено переадресовкой груза в соответствии с действующими на морском транспорте правилами;
- при ИМПОРТЕ - оригиналом коносамента, если в нем Заказчик номинирован в графе "грузополучатель", либо генеральной доверенностью морского перевозчика или его уполномоченного агента в Порту. Если полномочия Заказчика коносаментом либо генеральной доверенностью морского

перевозчика (его агента) не подтверждены, в доказательство своих прав относительно распоряжения грузом Заказчик предъявляет уполномоченному представителю Оператора морского порта оригинал надлежащим образом оформленной доверенности, выданной ему грузовладельцем или иным уполномоченным лицом, в соответствии с транспортным документом.

7.1.4. Заказчик выдает уполномоченным лицам, осуществляющим действия по исполнению его обязательств, вытекающих из договора, надлежащим образом оформленную доверенность на совершение таких действий и отвечает за действия доверенных лиц перед Оператором морского порта в соответствии с законодательством РФ.

7.1.5. Заказчик гарантирует, что все его действия по распоряжению грузами, осуществляемые в соответствии с заключенным договором, основываются на надлежащим образом оформленных правомочиях в отношении этих грузов, и несет ответственность за полноту и достоверность всех документов и сведений в них, представляемых уполномоченному представителю Оператора морского порта при распоряжении грузами.

7.1.6. Проверка качества, количества, комплектности грузов в Порту производится с привлечением экспертов общепризнанной, независимой нейтральной компетентной организации в случаях, когда такой контроль необходим Грузовладельцу, с оформлением последним отдельного Договора на данные операции с Оператором морского порта и экспертной организацией.

7.2. СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ

7.2.1. Порядок ТЭО применяется ко всем договорам Оператора морского порта независимо от национальной принадлежности судна, перевозчика, Грузовладельца или любого другого заинтересованного лица, а также к контрактам и договорам Заказчика (его экспедитора) или морского перевозчика (его агента) по договорам линейной перевозки, если они имеют отношение к Оператору морского порта.

7.2.2. Вопросы, не нашедшие разрешения в Порядке ТЭО, регулируются в соответствии с договорами и действующим законодательством РФ.

7.2.3. Недействительность каких-либо положений Порядка ТЭО не влечет за собой недействительности остальных его положений.

7.2.4. Порядок ТЭО становится составной частью Договора по основанию, указанному в п. 2.3 настоящего Свода обычаев.

7.2.5. Приняв Порядок ТЭО в качестве общей основы, стороны могут внести в свой Договор изменения и дополнения, соответствующие условиям или обстоятельствам, сложившимся при заключении такого Договора.

7.3. ГРУЗ, НЕ ПРИНИМАЕМЫЙ ОПЕРАТОРОМ МОРСКОГО ПОРТА

7.3.1. Без Договора с Оператором морского порта грузы в Порт, как правило, не направляются и Оператором морского порта не принимаются.

Примечание: В отдельных исключительных случаях Заказчик может завезти груз в порт без договора, но только при условии заблаговременной подачи заявки Оператору морского порта и получения его предварительного согласия. При этом понимается, что Договор будет заключен в кратчайший срок, а Заказчик обязан в этом случае, кроме выполнения всех необходимых действий, указанных в настоящем разделе, предоставить Оператору морского порта более полную информацию о грузе (наличии

лицензии, транспортных условиях контракта, стране назначения, свойствах груза, его вредности).

7.3.2. Грузы, которые могут причинить вред другим грузам или предметам и имуществу, животным и людям, окружающей среде, или которые подвергаются быстрому разложению или разрушению, а также скоропортящиеся грузы, при наличии Договора направляются в Порт после получения письменного подтверждения Оператора морского порта.

7.3.3. При наступлении обстоятельств либо завоза грузов, которые угрожают другим грузам, имуществу, людям, животным и окружающей среде, Оператор морского порта вправе продать такие грузы, уведомив об этом Заказчика (его представителя или экспедитора), а в случае крайней необходимости в целях предотвращения наступления повреждений, уничтожить такие грузы без предварительного уведомления Заказчика и без уплаты компенсации.

Указанные в данном пункте действия Оператор вправе произвести в случае, когда Заказчику было известно о названных обстоятельствах и он (Заказчик) бездействовал.

В случае продажи указанных грузов Оператор морского порта перечисляет вырученные деньги Заказчику, за вычетом сумм в размере издержек Оператора по продаже, и других убытков, возникших у Оператора вследствие завоза грузов (наступления обстоятельств), указанных в абз. 1 настоящего пункта.

7.3.4. Грузы, завезенные в Порт без подтверждения Оператора морского порта сверх согласованных объемов, Оператором морского порта не принимаются.

7.3.5. В случае поступления в Порт грузов, перечисленных в пунктах 7.3.2 и 7.3.4 настоящего Свода, Заказчик несет ответственность за любые последствия, могущие возникнуть в связи с таким завозом, даже если отсутствовали небрежность или неправильное обращение со стороны Заказчика.

7.4. ЗАВОЗ ГРУЗОВ В ПОРТ

7.4.1. Заказчик (его представитель или экспедитор) до 15 числа предпланового месяца сообщает Оператору морского порта объем и наименование груза, на который имеется Договор, и даты подхода судов.

7.4.2. Оператор морского порта обязан рассмотреть информацию Заказчика (его представителя или экспедитора) и до 17 числа предпланового месяца подтвердить прием груза или отказать с обоснованием причин отказа.

7.4.3. Заказчик (его представитель или экспедитор) планирует подачу вагонов для экспортных грузов, обеспечивает включение своих грузов в "План завоза экспортных грузов (ГУ-12)" в установленном порядке и сообщает Оператору морского порта план вагонов или представляет информацию о завозе грузов другими видами транспорта. После получения этой информации от Заказчика (его представителя или экспедитора) Оператор морского порта подтверждает данную перевозку и прием груза Портом.

7.4.4. Завоз опасных и разрядных грузов производится в строгом соответствии с действующими правилами перевозки данных грузов. Завоз таких грузов, включая экспортные и импортные, Заказчик (его представитель или экспедитор) согласовывает заранее и производит отгрузку их в адрес Оператора морского порта только после подтверждения последнего.

7.5. ОБЯЗАННОСТИ ОПЕРАТОРА МОРСКОГО ПОРТА И ЗАКАЗЧИКА

7.5.1. Оператор морского порта обязан осуществлять осмотр, прием груза по количеству, а при наличии специального поручения Заказчика (его представителя или экспедитора) - по весу, что оговаривается в договоре либо в отдельной заявке.

7.5.2. Оператор морского порта ведет учет движения экспортных, импортных и других грузов по накладным, повагонно, по коносаментам, судовым партиям, а также учет запасной тары с предоставлением Заказчику (его представителю или экспедитору) необходимых сведений.

7.5.3. Если Заказчик не дал особых инструкций по режиму хранения груза, либо на груз не нанесена маркировка, предписывающая специальный режим хранения, Оператор морского порта имеет право выбирать между различными способами его хранения, имеющиеся в наличии, включая открытое хранение или хранение в помещении.

Укрытие грузов открытого хранения может быть выполнено, при наличии у Оператора возможности, по заявке Заказчика средствами Заказчика либо Оператора, но за счет Заказчика.

7.5.4. Оператор морского порта устанавливает нормы и сроки хранения грузов, в случае превышения которых он вправе применить в установленном порядке повышенные ставки платы за хранение.

7.5.5. Заказчик (его представитель или экспедитор) выдает Оператору морского порта необходимую информацию о грузах, способе перевозки для выполнения его поручения, в том числе: требования в контрактах к таре и маркировке, особые условия хранения и перегрузки, порядок определения веса грузов, сроки рекламаций; и своевременно предоставляет в распоряжение Оператора морского порта все требуемые транспортные и товаросопроводительные документы, включая карантинные и прочие сертификаты для приложения к перевозочным документам при передаче груза смежным видам транспорта.

7.5.6. Заказчик обеспечивает исследование ввозимого через Порт импортного груза по нормам качества, микробиологическим, радиохимическим, токсикологическим и санитарно-гигиеническим показателям и на этой основе своевременно согласовывает с соответствующими службами разрешения на разгрузку транспортных средств и использование груза, сметок, некондиционных партий и остатков груза.

7.5.7. Заказчик обеспечивает и предусматривает в контрактах направление в Порт грузов в контейнерах, пакетах и на трейлерах от грузоотправителя до грузополучателя или в прочной, исправной, стандартной для экспортных грузов и соответствующей ГОСТам таре, пригодной для перевозки всеми видами транспорта, с надлежащим нанесением на грузовые места установленной маркировки, а также с указанием в необходимых случаях мест застропки и предупредительных знаков.

7.5.8. Для перетаривания в Порту грузов, тара которых пришла в негодность в процессе перевозки или перегрузки, Заказчик обеспечивает Оператора морского порта запасной тарой (мешки, ящики, картонные коробки, бочки и др.) в необходимом или согласованном количестве.

7.5.9. До передачи другому Заказчику права на распоряжение грузом, хранящимся на складах Оператора морского порта, Заказчик обязан оплатить все расходы Оператора морского порта по данному грузу.

При обработке экспортных грузов в обязанности Оператора морского порта входит:

7.5.10. Выгрузка грузов Заказчика из вагонов, автомашин и других транспортных средств, разборка специальных приспособлений, выгрузка запасной тары.

7.5.11. Прием на склад от железной дороги и других видов транспорта исправных тарных и штучных грузовых мест, прибывших в адрес Заказчика - по счету мест без взвешивания и в таком же порядке без проверки веса отгрузка этих грузов на экспорт.

Проверка веса поврежденных грузовых мест - за счет Заказчика.

7.5.12. Прием без проверки количества мест и веса тарных и штучных грузов, прибывших в Порт с указанием в железнодорожной накладной "навалом".

При выгрузке таких грузов производится проверка веса только поврежденных мест. На обнаруженную разницу мест и веса Оператор морского порта предоставляет Заказчику (его представителю или экспедитору) полученный от железной дороги коммерческий акт или мотивированный отказ железной дороги от его составления с приложением соответствующих документов согласно Правилам перевозки грузов по железной дороге.

7.5.13. Прием грузов в исправных пакетах - по количеству пакетов без проверки количества мест в пакетах.

7.5.14. Складирование и хранение грузов в закрытых складах и на открытых площадках.

Складирование грузов, если иное не оговорено условиями договора, производится Оператором морского порта отдельно по накладным и повагонно (или по судовым и коносаментным партиям в случае прибытия грузов в Порт по внутренним водным путям) таким образом, чтобы в необходимых случаях имелась возможность пересчета количества мест. Однородные навалочные и насыпные грузы одного сорта могут складироваться в общие штабеля, если правилами хранения грузов не предусмотрено иное.

7.5.15. Составление предварительного каргоплана на данное конкретное судно совместно с перевозчиком в соответствии с поручением Заказчика (его представителя или экспедитора). Изменение предварительного грузового плана и связанное с этим невыполнение поручения Заказчика (его представителя или экспедитора) допускается в исключительных случаях с согласия последнего.

7.5.16. Погрузка судов в соответствии с каргопланами, действующими правилами, положениями и инструкциями по перевозке грузов с учетом рациональной загрузки судна, надлежащая укладка и сепарирование коносаментных партий груза в трюмах под контролем судна.

7.5.17. Крепление и спецкрепление грузов на палубе и в трюмах судна под контролем последнего по отдельным договорам с Заказчиком (его представителем или экспедитором).

7.5.18. Перетаривание отдельных мест груза, обмер груза, ремонт тары, нанесение маркировки, рихтовка, окраска отдельных грузовых мест и другие работы, не входящие в тарифы, - по отдельным договорам с Заказчиком (его представителем или экспедитором) и за счет Заказчика.

При обработке экспортных грузов в обязанности Заказчика входит:

7.5.19. Согласование при необходимости с судовладельцем условий сдачи груза на судно.

7.5.20. Оговаривать в контрактах, заключаемых на условиях ФОб, подачу иностранным покупателем судов, пригодных для перевозки соответствующих грузов.

7.5.21. Обеспечивать правильное оформление перевозочных документов, а именно - проставление грузоотправителем в транспортных документах наименования Заказчика, страны назначения, номера контракта, номера лицензии на вывоз.

7.5.22. Вручать Оператору морского порта поручение на погрузку судна не менее чем за:

- при погрузке груза со склада Оператора морского порта - за 48 часов до начала планируемой обработки судна, или подтвержденной даты постановки судна к причалу;
- при погрузке груза по прямому варианту - по мере оформления отгрузочных инструкций.

7.5.23. Указывать в поручениях и коносаментных на экспортные грузы все необходимые данные по установленной форме, в том числе:

- при отгрузке тарных и штучных грузов - вес стандартный, трафаретный или проставленный в спецификациях поставщиков, а в тех случаях, когда требуется перевеска груза, - вес, определенный при перевеске груза;
- при отгрузке насыпных, навалочных (в т.ч. чугуна) и наливных грузов - вес определен по осадке судна с участием эксперта при отгрузке груза со склада; - вес указанный в ж/д накладных при перегрузке груза по прямому варианту.

7.5.24. Решать с железной дорогой вопросы переадресовки грузов, если эта переадресовка производится "с колес", то есть до подачи вагонов на железнодорожные подъездные пути Оператора.

7.5.25. Принять все меры к вывозу грузов из Порты в согласованные в Договоре сроки, но не позднее двух месяцев со дня их завоза к Оператору.

При обработке импортных, реэкспортных и снятых с экспорта грузов в обязанности Оператора морского порта входит:

7.5.26. Разгрузка судов с импортными грузами по прямому варианту в железнодорожные вагоны, речные суда, баржи, автомашины или на свои склады.

Перегрузка скоропортящихся грузов (мясо, птица, мороженая рыба, рыбопродукты, сливочное масло, сыр, свежие фрукты и овощи, отдельные опасные грузы согласно правилам МОПОГ), а также зерна, колёсной техники и концентратов цветных металлов навалом производится по прямому варианту, за исключением Операторов морского порта имеющих специализированные склады для хранения данных грузов. При этом перегрузка всех скоропортящихся грузов осуществляется на особых условиях по отдельным договорам.

7.5.27. Прием по коносаментам грузов от судов в присутствии Заказчика (его представителя или экспедитора).

Неповрежденные генеральные грузы принимаются у борта судна счетом мест по наружному осмотру и по весу, заявленному отправителем в коносаменте, с проверкой маркировки, указанной в перевозочных документах.

Грузовые места, прибывшие в поврежденной, имеющей доступ к содержимому таре, со следами хищения или явного несоответствия фактического веса весу, указанному в

коносаменте, принимаются с перевеской или пересчетом содержимого с участием представителей судна (агента), Оператора и Заказчика (его представителя или экспедитора). Отвесы и акты перевески этих грузов подписываются судном, Оператором морского порта и Заказчиком (его представителем или экспедитором). Грузы, прибывшие в таре, не обеспечивающей сохранную перевозку (разреженной, дефектной, со слабой упаковкой, ветхой и т.п.), что подтверждается экспертом нейтральной полномочной организации, принимаются и отгружаются Оператором морского порта по среднеконосаментному весу. Перевеска и экспертиза производятся за счет Заказчика.

По заявкам Заказчика (его представителя или экспедитора) либо по требованию таможенного учреждения Оператор морского порта организует в процессе выгрузки выборочную или контрольную перевеску, а в исключительных случаях сплошную перевеску соответствующих партий груза (мяса, свежих овощей, фруктов и др. скоропортящихся грузов, а также растительного масла и жиров наливом, зерна и концентратов цветных металлов, поступающих насыпью), отгружаемых по прямому варианту, с составлением отвесов и актов перевески экспертами нейтральной полномочной организации. Для этой работы Оператор морского порта выделяет рабочую силу, весы и механизмы за счет Заказчика.

Количество навалочных грузов (уголь, кокс, бокситы, руды, концентраты руд черных и цветных металлов и других грузов по согласованию сторон) фиксируется Оператором морского порта в генеральном акте по осадке судна без перевески, отгружается на открытом подвижном составе и сдается Оператором морского порта железной дороге с перевеской на вагонных весах. При этом окончательное количество поступившего и отгруженного (сданного получателю на месте) груза определяется по итогам перегрузки за год с учетом действующих норм естественной убыли, которые применяются только в случаях обнаружения фактической недостачи веса грузов, если Оператор морского порта и Заказчик (его представитель или экспедитор) не согласуют в договоре иной порядок определения веса перегружаемого груза.

7.5.28. Складирование и хранение грузов в складах и на открытых площадках.

Складирование грузов производится по судовым и коносаментным партиям.

Однородные навалочные и насыпные грузы одного сорта могут складироваться в общие штабеля, если правилами хранения грузов не предусмотрено иное.

7.5.29. Отгрузка импортных грузов железнодорожным, автомобильным транспортом, морским или речным транспортом по внутренним водным путям, в том числе в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, а также выдача грузов на месте - в соответствии с разрядами Заказчика (его представителя или экспедитора).

Пломбирование крытых вагонов с импортными грузами производится Заказчиком.

7.5.30. Отгрузка импортных грузов в сроки, обусловленные Договором, по мере организованной Заказчиком (его представителем или экспедитором) подачи транспортных средств.

Если задержка отгрузки произошла по причине, не зависящей от Оператора морского порта (согласование особых условий перевозки грузов в дефектной таре, отсутствие необходимых документов, чертежей, фумигация, экспертиза, изготовление особых приспособлений и др.), отгрузка производится после согласования и устранения Заказчиком (его представителем или экспедитором) указанных препятствий.

7.5.31. Отгрузка грузов, прибывших с различными дефектами тары и упаковки, на условиях, согласованных с Заказчиком (его представителем или экспедитором) или под его гарантию.

7.5.32. Переадресовка и переотправка груза по назначению за счет Оператора морского порта, если отправка произведена не по назначению по его вине; и за счет Заказчика, если неправильное отправление груза произошло по вине Заказчика (его представителя или экспедитора).

7.5.33. Производство за счет Заказчика и его материалами крепления и сепарирования грузов в вагонах и на судах с соблюдением технических условий крепления, действующих на соответствующем виде транспорта.

7.5.34. Отгрузка и сдача на месте грузов, снятых с экспорта, по разрядке Заказчика в сроки, согласованные в Договоре.

7.5.35. Ремонт тары, переупаковка грузов в запасную тару, маркировка и перемаркировка, специфицирование, рассортировка грузов и тары, ненадлежащее состояние которых отражено в актах-извещениях и других актах, - по заявке Заказчика (его представителя или экспедитора) и за счет Заказчика. Ремонт тары грузов, поврежденных Оператором морского порта, производится за счет последнего.

При обработке импортных, реэкспортных и снятых с экспорта грузов в обязанности Заказчика входит:

7.5.36. Обеспечивать Оператора морского порта в сроки, предусмотренные Сводом обычаев, информацией о грузах, прибывающих на судах, зафрахтованных иностранными фирмами, независимо от принадлежности судна, с указанием наименования, количества мест и веса, - в сроки, предусмотренные Сводом обычаев.

7.5.37. Обеспечивать подачу в Порт транспортных средств под вывоз грузов, прибывающих в адрес Заказчика.

7.5.38. Согласовывать с перевозчиками и Оператором морского порта условия отгрузки или сдачи на месте грузов, прибывших в Порт в таре и упаковке, не обеспечивающей дальнейшей сохранной транспортировки, с повышенным браком, признаками порчи или подмочки, с некачественной маркировкой или без нее, что подтверждается соответствующими актами-извещениями, а также без необходимых сертификатов и других товаросопроводительных документов.

7.5.39. Обеспечивать предварительное согласование с транспортными организациями перевозки негабаритных и тяжеловесных мест.

Обеспечивать за свой счет поступление в Порт с грузом или составление размерных эскизов (чертежей) на негабаритные грузы со всеми необходимыми данными фактических обмеров груза для разработки чертежей погрузки и расчетов крепления, а также с указанием центра тяжести грузовых мест.

7.5.40. Регулировать с получателем без участия Оператора морского порта все вопросы по количеству груза, взвешивание которого производилось в Порту с участием Заказчика, при исправной перевозке по железной дороге.

7.6. ПЕРЕГРУЗКА И ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ГРУЗОВ, ПЕРЕВОЗИМЫХ В КОНТЕЙНЕРАХ, ПАКЕТАХ, БЛОКПАКЕТАХ И НА ТРЕЙЛЕРАХ

При обработке экспортных грузов в контейнерах и пакетах:

7.6.1. Контейнеры принимаются Оператором морского порта от железной дороги или другого вида транспорта и сдаются Оператором морского порта на судно по наружному осмотру, с проверкой целостности пломб, четкости оттисков на пломбах, исправности технического и коммерческого состояния контейнеров в соответствии с действующими правилами.

7.6.2. При обнаружении, в момент приема, Оператором контейнеров с техническими неисправностями или повреждениями, отсутствием пломб, неисправностью пломб, неясными оттисками на пломбе, расхождениями знаков на пломбе с данными перевозочных документов, попутными пломбами, несоответствием приложенных документов или в случае прибытия контейнера без документов Оператор морского порта имеет право отказать в приеме таких контейнеров.

При обнаружении в момент приема от перевозчика контейнера с неисправностями, угрожающими сохранности грузов Оператор морского порта отказывает в приеме таких контейнеров.

В случае необходимости проверки груза в контейнере или перегрузки его в исправный контейнер она осуществляется в Порту его средствами в присутствии представителя сдающей стороны за ее счет.

После проверки контейнер пломбируется пломбами сдающей стороны.

При обнаружении не сохранности груза в контейнере сдающая сторона обязана составить коммерческий акт, а при отсутствии не сохранности акт общей формы, который подписывается представителями сдающей и принимающей сторон.

7.6.3. Вскрытие контейнера и грузовых мест, находящихся в контейнере по требованию контролирующих государственных органов (таможенных, пограничных, карантинных, ветеринарных, ГХИ и т.п.), в том числе для фумигации, а также предъявление к досмотру и их последующая упаковка по окончании досмотра производится Оператором морского порта за счет Заказчика в следующем порядке:

7.6.3.1. Контейнеры с экспортными грузами вскрываются Оператором морского порта в присутствии представителя контролирующей организации, Заказчика (его представителя или экспедитора), которые составляют акт досмотра. В акте фиксируется исправность контейнера в техническом и коммерческом отношении, количество и исправность снятых пломб отправителя, номера и знаки на пломбах, результаты осмотра груза, номера досмотренных мест и факты изъятия, если такие имели место.

После досмотра и последующей упаковки контейнера последний пломбируется пломбой Заказчика и/или пломбами контролирующей организации. Оттиски и число наложенных пломб также указываются в акте досмотра. Акт досмотра подписывается представителями контролирующего государственного органа, производившего досмотр груза, Оператора морского порта, таможенного учреждения и Заказчиком (его представителем или экспедитором). Акт досмотра свидетельствует о том, что груз в контейнере только досматривался и не удостоверяет количество, вес и состояние груза в контейнере.

Один экземпляр акта досмотра передается Заказчику (его представителю или экспедитору), один - хранится в деле Оператора и один - передается контролирующей организации, по требованию которой производилось вскрытие.

7.6.3.2. Если контролирующая организация потребовала переложить груз в контейнере, эти операции осуществляет Оператор морского порта в присутствии Заказчика (его представителя или экспедитора) за счет Заказчика. Акт досмотра оформляется в том же порядке с отражением фактического наличия и состояния груза

против документов. Снятые пломбы передаются Заказчику (его представителю или экспедитору) вместе с актом досмотра.

7.6.4. Загрузка экспортных грузов в контейнеры для дальнейшей отправки на экспорт и их пломбирование производится пломбой Заказчика в соответствии с его поручением и за его счет. Загрузка производится с участием Заказчика (его представителя или экспедитора).

7.6.5. В коносаментах, выданных перевозчиком на экспортные грузы, перевозимые в контейнере за пломбами грузоотправителя, все данные о грузе в контейнере указываются с оговоркой "по заявлению отправителя".

В коносаментах, оформляемых на экспортные грузы, отправляемые в контейнерах, указываются номер контейнера, тип контейнера, вес брутто и тары контейнера согласно трафарету, наименование груза, вес груза и оттиски пломб. Если в поручении (накладной) грузоотправителем указано количество мест груза в контейнере, оно переносится в коносамент.

7.6.6. Заказчик обеспечивает поставку экспортных грузов в пакетах в соответствии с действующими ГОСТами.

Отгрузка экспортных грузов на суда в пакетах производится Оператором морского порта по количеству исправных пакетов без проверки количества мест в пакете с указанием в коносаментах количества пакетов и веса.

При заключении контрактов Заказчик предусматривает указание в документах и коносаментах в графе "Количество мест" только количество пакетов. При необходимости указания количества мест в пакете последние указываются с оговоркой "по заявлению отправителя".

При нарушении упаковки пакета и обнаружении (по наружному осмотру пакета) отдельных повреждений мест Оператор морского порта производит вскрытие пакета с проверкой содержимого, перетаривание и проверку веса поврежденных мест за счет сдающей стороны, оформляя такие случаи коммерческими актами при приеме груза от железной дороги или других видов транспорта.

При обработке импортных грузов в контейнерах и пакетах:

7.6.7. При заключении контрактов Заказчик предусматривает обязанность грузоотправителя опломбировать контейнер надежными пломбами - запорами (ЗПУ).

7.6.8. Контейнеры принимаются Оператором морского порта от судна по наружному осмотру, с проверкой целостности пломб грузоотправителей, четкости оттисков на пломбах, исправности технического и коммерческого состояния контейнеров в соответствии с действующими правилами.

Результаты приемки Оператором морского порта от судна контейнеров с импортными грузами включаются в генеральный акт, в котором указываются количество контейнеров, принятых Оператором морского порта, и номера актов-извещений.

7.6.9. При обнаружении Оператором морского порта, в момент приема контейнеров, наружных технических неисправностей без доступа к грузу, а также при обнаружении повреждений или отсутствия пломб, неясных знаков на пломбах, несоответствия знаков и номеров на пломбах знакам и номерам, указанным в перевозочных документах, сдающая сторона (перевозчик или его агент) навешивает свою пломбу и устраняет техническую неисправность своими силами или средствами Оператора морского порта за счет перевозчика. Эти обстоятельства оформляются актом-извещением.

7.6.10. В случае прибытия контейнера без документов - данный контейнер Оператором морского порта не принимается.

7.6.11. Вскрытие контейнеров и грузовых мест, находящихся в контейнерах, по требованию контролирующих государственных органов (таможенных, пограничных, карантинных, ветеринарных, ГХИ и т.п.) для предъявления к досмотру и их последующая загрузка по окончании досмотра производятся Оператором морского порта за счет Заказчика в следующем порядке:

Результаты вскрытия для досмотра контейнеров за исправными пломбами иностранного отправителя оформляются актом досмотра и актом экспертизы в случае участия эксперта, в которых фиксируется факт досмотра, исправность контейнера в техническом и коммерческом отношении, количество и целостность снятых пломб, номера и знаки на пломбах, номера досмотренных мест и факты изъятия товара, если такие имели место.

После досмотра и последующей загрузки досмотренных мест контейнер пломбируется пломбой Заказчика. Оттиски и число наложенных пломб также указываются в актах. Акты подписываются представителями контролирующей организации, производившей досмотр груза, таможенного учреждения, Заказчика (его представителя или экспедитора) и Оператора морского порта.

Акт вскрытия контейнера для досмотра свидетельствует о том, что груз в контейнере только досматривался, и не удостоверяет количество, вес и состояние груза в контейнере.

Один экземпляр акта досмотра вкладывается в контейнер, один - передается Заказчику (его представителю или экспедитору), один - прикладывается к железнодорожной накладной, один вручается Оператору морского порта, один остается у контролирующей организации, производившей досмотр груза. Акт экспертизы вручается Заказчику (его представителю или экспедитору) и Оператору морского порта.

7.6.11.2. Если контролирующая организация потребовала переложить груз в контейнере, эти операции осуществляет Оператор морского порта за счет Заказчика. Акт досмотра оформляется в том же порядке с отражением фактического наличия и состояния груза против документов.

7.6.12. В исключительных случаях по поручению Заказчика (его представителя или экспедитора) производится расформирование контейнеров с импортными грузами, прибывших за исправными пломбами грузоотправителя. Заявка на расформирование прикладывается к разрядке.

7.6.13. Отгрузку из Порта на железную дорогу, автотранспорт или сдачу импортного груза в пакетах местным получателям Оператор морского порта производит с указанием в транспортных или приемо-сдаточных документах количества исправных пакетов и веса, заявленного Заказчиком (его представителем или экспедитором). Количество мест в пакете указывается "по заявлению" Заказчика.

Приложение №1

ПОРЯДОК ЗАКЛЮЧЕНИЯ ДОГОВОРА НА УСЛУГИ ОПЕРАТОРОВ МОРСКОГО ПОРТА

Основанием для оформления договора на выполнение погрузочно-разгрузочных работ, складирование, хранение, транспортно-экспедиционное обслуживание, выполнение других работ и услуг в пределах территории и акватории порта является

распоряжение первого руководителя Оператора морского порта на письменном обращении (заявке) организации, планирующей перевалку грузов через порт, либо обращение-заявка Заказчика, направленная в ответ на письменное предложение Оператора морского порта о перевалке грузов Заказчика через порт.

Согласно Уставам Операторов морского порта и полученным лицензиям договоры заключаются на выполнение работ (оказание услуг), перечень которых приведен в разделе 5 "Свода обычаев Морского торгового порта Таганрог".

Для рассмотрения Оператором вопроса о возможности заключения договора Заказчик должен предоставить следующие документы:

- заявку-обращение, которая подается на фирменном бланке организации и должна содержать сведения о виде услуг, на которые Заказчик предлагает заключить договор с Оператором морского порта, номенклатуре груза и общем объеме в тоннах на год или с разбивкой по месяцам, наименование и объемы других услуг.

Российские юридические лица в подтверждение своей право- и платежеспособности дополнительно представляют:

- устав либо другой документ, заверенный нотариусом, на основании которого осуществляется деятельность;
- справка из банка, подтверждающая его платежеспособность;
- лицензию на право осуществления соответствующего вида деятельности;
- свидетельство о государственной регистрации;
- карту постановки на учет в налоговом органе или свидетельство о государственной регистрации физического лица в качестве индивидуального предпринимателя со штампом налогового органа и с указанием идентификационного номера налогоплательщика;
- копию извещения, выданного органом Государственного комитета Российской Федерации по статистике, о включении заявителя в состав единого государственного реестра предприятий и организаций всех форм собственности и хозяйствования;
- соответствующую доверенность, дающую право на заключение договора или участие в решении вопросов, связанных с работой в порту;
- заполненную карточку Заказчика.

Нерезиденты РФ представляют:

- надлежаще заверенную копию Устава и его перевода на русский язык (проставление апостиля, нотариально);
- рекомендательное письмо из банка, подтверждающее платежеспособность иностранного Заказчика;
- надлежаще заверенную выписку из Торгового реестра страны происхождения иностранного Заказчика с заверенным переводом на русский язык;
- подтверждение полномочий лица на право подписания договора (надлежаще заверенная доверенность с переводом на русский язык либо выписка из протокола о назначении (избрании) на должность с заверенным переводом на русский язык);

Физические лица, осуществляющие индивидуальную предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, представляют:

- документ, удостоверяющий личность (паспорт);
- свидетельство о государственной регистрации физического лица в качестве индивидуального предпринимателя со штампом налогового органа и с указанием идентификационного номера налогоплательщика;

- справка из банка, подтверждающая его платежеспособность.

В договоре указываются:

- полное наименование Заказчика, заключающего договор с Оператором морского порта, должность, фамилия, имя, отчество лиц, подписывающих договор; наименование и реквизиты документов, дающих право на подписание договора;
- предмет договора (перечень работ, услуг и операций, предусматриваемых данным договором), права и обязанности сторон;
- объемы выполняемых работ (номенклатура грузов, упаковка, сроки поступления грузов в адрес Оператора морского порта и другие необходимые данные);
- иные существенные условия договора;
- дополнительные (особые условия), если таковые необходимы при работе с конкретным Заказчиком;
- порядок расчетов;
- ответственность сторон и порядок разрешения спорных вопросов;
- срок действия договора и, при необходимости, порядок его пролонгации;
- реквизиты сторон (полные юридические и почтовые адреса, отгрузочные, банковские реквизиты, номера телефонов, факсов и других средств связи).

Приложение №2

СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ ПРИЧАЛОВ И СКЛАДОВ ОПЕРАТОРОВ МОРСКОГО ПОРТА

ОАО "Таганрогский морской торговый порт"

причал №	Длина (М)	Глубина у причала (М)	Наименование грузов	Количество кранов на кордоне / в тылу				Ж/Д кордон/ тыл	
				Всего	до 6,0 тн	до 10,0 тн	до 20,0 тн		до 32,0 тн
1	156	5,5	Генеральные грузы	2/2	1/-	-	1/-	-/2	2/2
2	156	5,5	Генеральные грузы	2/2	-	-	2/2	-	2/2
3	185	5,5	Навалочные грузы	3/2	1/1	-	1/1	1/-	2/2
4	196	4,7	Генеральные грузы	3/-	-	2/-	1/-	-	-/-
5	156	5,5	Генеральные грузы	3/-	3/-	-	-	-	2/-
7	89	4,3	Пас.мес.	-	-	-	-	-	2/-
8	155	4,7	Пас.мес.	-	-	-	-	-	-/-

Примечания:

1. Глубина у причалов может ежегодно корректироваться.

ОАО "Таганрогский судоремонтный завод "

причал №	Длина (М)	Глубина у причала (М)	Наименование грузов	Количество кранов на кордоне / в тылу					Ж/Д кордон/тыл
				Всего	до 6,0 тн	до 10,0 тн	до 20,0 тн	до 32,0 тн	
1	140	5,0	Генеральные грузы	1	-	-	1/-	-	-/2
2	140	5,5	Навалочные грузы	1	-	-	-	1/-	-/2
3	140	5,0	Генеральные грузы	1	-	-	-	1/-	-/2

ОАО "Приазовье"

причал №	Длина (М)	Глубина у причала (М)	Наименование грузов	Количество кранов на кордоне / в тылу					Ж/Д кордон/тыл
				Всего	до 6,0 тн	до 10,0 тн	до 20,0 тн	до 32,0 тн	
6	147	5,1	Генеральные грузы	2/-	-	-	1/-	1/-	2/-
			Зерновые грузы	1*/-					
6(д)	72	5,1	Генеральные грузы	1**	-	-	1	-	-

Примечания:

1. Глубина у причалов может ежегодно корректироваться. * Зерно перегрузочный комплекс.

** Плавкран.

Приложение №3

ВАЛОВЫЕ НОРМЫ ПОГРУЗКИ/ВЫГРУЗКИ СУДОВ 5-Й ГРУППЫ В МОРСКОМ ТОРГОВОМ ПОРТУ

ОАО «Таганрогский морской торговый порт»

Наименование груза	Вид операций	Норма (тонн/сутки)	Примечание
Грузы в мешках (мешки в раскидку)	погрузка	300	При наличии транспорта
Продовольственные грузы в ящиках/коробках в раскидку	выгрузка	350	При наличии транспорта
Продовольственные грузы в ящиках/коробках на паллетах	выгрузка	500	При наличии транспорта
Грузы в ящиках и без упаковки весом брутто одного места до	погрузка - выгрузка	600	

1,0 тонны			
Грузы в ящиках и без упаковки весом брутто одного места свыше 1,0 тонны	погрузка - выгрузка	800	
Цветные металлы в болванках, слитках, чушках	погрузка	600	
Трубы	погрузка - выгрузка	900	
Металлолом (3А)	погрузка	1000	
Металл в пачках, рулонах, весом одного места до: <ul style="list-style-type: none"> • 2,0 тонн • от 2,0 до 7,0 тонн • от 7,0 до 15,0 тонн • от 15,0 до 20,0 тонн • свыше 20,0 тонн 	погрузка - выгрузка	600 900 1000 1200 800	
Металлы чёрные в деле в связках, пачках, бухтах (рельсы, арматура, уголок, катанка)	погрузка	1000	
Металлы чёрные не в деле в болванках, слитках, чушках (блюдсы, заготовка, слябы, прочие виды проката)	погрузка	1200	
Чугун в чушках (навал)	погрузка - выгрузка	1000	
Кабель в барабанах	погрузка - выгрузка	400	
Пиломатериалы	погрузка	600	за куб.м.
Лес круглый	погрузка	500	
Прочая лесная продукция (ДВП, ДСП, фанера)	погрузка	300	
Тарно-штучные на паллетах	погрузка - выгрузка	600	
Грузы в биг-бэгах	погрузка - выгрузка	800	
Стекло в ящиках	погрузка	450	
Катно-бочковые грузы	выгрузка	750	
Грузы в кипах/тюках (хлопок, табак)	выгрузка	250	
Бумага, картон в рулонах	погрузка - выгрузка	500	
Руда (навал)	погрузка - выгрузка	1100	
Уголь, кокс (навал)	погрузка - выгрузка	1100	

Зерно, семя (навал)	погрузка	500	
Песок (навал)	погрузка - выгрузка	2000	
Прочие МСМ (навал)	погрузка - выгрузка	2000	
Продукция химической промышленности (навал)	погрузка	800	
Машины и колёсная техника	погрузка	40	за единицу
20-фут контейнера	погрузка - выгрузка	100	за единицу
40-фут контейнера	погрузка - выгрузка	50	за единицу

ОАО "Таганрогский судоремонтный завод»

Наименование груза	Вид операций	Норма (тонн/сутки)	Примечание
Цветные металлы в болванках, слитках	погрузка	800	
Трубы	Погрузка- выгрузка	900	
Металлолом(ЗА)	погрузка	700	
Металл в пачках, рулонах, весом одного места до: <ul style="list-style-type: none"> • 2,0 тонн • от 2,0 до 7,0 тонн • от 7,0 до 15,0 тонн • от 15,0 до 20,0 тонн • свыше 20,0 тонн 	погрузка - выгрузка	600 900 1000 1500 1500	
Металлы чёрные в деле в связках, пачках, бухтах (рельсы, арматура, уголок, катанка)	Погрузка- выгрузка	1000	
Металлы чёрные в деле в связках, пачках, бухтах (рельсы, арматура, уголок, катанка)	Погрузка- выгрузка	1500	
Пиломатериалы	Погрузка- выгрузка	600	За 1 куб.м.
Лес круглый	Погрузка- выгрузка	500	За 1 куб.м.
Прочая лесная продукция (фанера,ДСП) в пачках	Погрузка- выгрузка	300	
Тарно-штучные на паллетах	Погрузка- выгрузка	500	
Грузы в биг-бегах	Погрузка- выгрузка	800	

Зерно, семя (навал)	Погрузка	1500	
Контейнера 20 футов	Погрузка-выгрузка	100	
Контейнера 40 футов	Погрузка-выгрузка	50	

ОАО «Приазовье»

Наименование груза	Вид операций	Норма (тонн/сутки)	Примечание
Грузы в мешках (мешки в раскидку)*	погрузка	300	
Продовольственные грузы в ящиках/коробках в раскидку *	выгрузка	350	
Продовольственные грузы в ящиках/коробках на паллетах *	выгрузка	500	
Грузы в ящиках и без упаковки весом брутто одного места до 1,0 тонны	погрузка-выгрузка	600	
Грузы в ящиках и без упаковки весом брутто одного места свыше 1,0 тонны	погрузка-выгрузка	800	
Цветные металлы в болванках, слитках, чушках	погрузка	600	
Трубы	погрузка-выгрузка	900	
Металлолом (ЗА)	погрузка	1000	
Металл в пачках, рулонах, весом одного места до: <ul style="list-style-type: none"> • 2,0 тонн • от 2,0 до 7,0 тонн • от 7,0 до 15,0 тонн • от 15,0 до 20,0 тонн • свыше 20,0 тонн 	погрузка – выгрузка	600 900 1000 1200 800	
Металлы чёрные в деле в связках, пачках, бухтах (рельсы, арматура, уголок, катанка)	погрузка	1000	
Металлы чёрные не в деле в болванках, слитках, чушках (блюдсы, заготовка, слябы, прочие виды проката)	погрузка	1200	
Чугун в чушках (навал)	погрузка-выгрузка	1000	
Кабель в барабанах	погрузка-выгрузка	400	
Пиломатериалы	погрузка	600	куб.м.

Тарно-штучные на паллетах	погрузка-выгрузка	600	
Грузы в биг-бэгах	погрузка-выгрузка	800	
Грузы в кипах/тюках (хлопок, табак) *	выгрузка	250	
Бумага, картон в рулонах *	погрузка-выгрузка	500	
Руда (навал)	погрузка-выгрузка	1100	
Машины и колёсная техника	погрузка	40	за единицу
20-фут контейнера	погрузка-выгрузка	100	за единицу
40-фут контейнера	погрузка-выгрузка	50	за единицу
Зерно, семена (навал) *	погрузка: вагон-судно / автомобиль – судно	1000 / 700	
Отруби, шрот *	погрузка: автомобиль / судно	400	

- Перегрузка производится по прямому варианту.
- Нормы приведены с учетом бесперебойной подачи Заказчиком груза и порожнего транспорта к судну.

Приложение №4

ПОЛОЖЕНИЕ ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ОБРАБОТКИ СУДОВ В МОРСКОМ ТОРГОВОМ ПОРТУ ТАГАНРОГ

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Настоящее положение определяет:

- обязанности Операторов морского порта и судовладельцев, фрахтователей, грузовладельцев, грузовых агентов, судовых агентов, в дальнейшем Заказчиков, по подаче и обработке судов;
- производственные возможности Операторов морского порта;
- порядок составления сводного месячного графика (СМГ);
- порядок составления сменно-суточного плана (ССП);
- порядок исчисления стальной и стояночной времени судна.

1.2. Производственные возможности Оператора морского порта по обработке судов определяются валовыми нормами (ВН).

Валовые нормы рассчитаны для загрузки/разгрузки судна, пригодного во всех отношениях для перевозки предъявленного груза. Груз должен быть в нормальном состоянии по физическим, химическим и другим признакам, а также в нормальной таре.

Валовые нормы утверждаются руководителями Операторов морского порта и устанавливают минимальную нормативную интенсивность грузовых работ и вспомогательных операций, включающих:

- сепарирование грузов по коносаментным партиям;
- оформление тальманских и штурманских расписок;
- укладку и крепление грузов в трюмах и на палубе судна с использованием штатных средств крепления, имеющихся на судне, кроме спец крепления. Валовые нормы устанавливаются в тоннах (единицах) груза за сутки по укрупненной номенклатуре грузов для судов 5-й группы.

1.3. Сводный месячный график составляется за пять дней до начала месяца на основе заявок Заказчиков и определяет ориентировочные сроки обработки судов и объемы переработки грузов в планируемом месяце. Предусмотренные в СМГ ориентировочные сроки подачи судов в порт уточняются в дальнейшем по информации - заявке Заказчиков, но не позднее, чем за двое суток до прихода судна в порт.

В договорах между Операторами морского порта и Заказчиками может оговариваться иной порядок включения судов в СМГ.

1.4. ССП определяет календарные сроки начала, окончания обработки каждого судна и количество подлежащих одновременной обработке судов.

1.5. Под стояночным временем понимается все время нахождения судна в порту с момента прихода в порт (окончание швартовки к причалу или постановки на якорь в пределах портовых вод по указанию порта) до момента выхода его из порта (начало отшвартовки от причала или снятия с места якорной стоянки).

1.6. Под стальнойным временем понимается рабочее время, полагающееся порту по нормам договора или настоящего Положения на выгрузку/погрузку, включая сепарирование, обычное крепление и штивку груза; оформление документов на выгруженный/погруженный груз; сухую зачистку и уборку грузовых помещений после выгрузки. В случае необходимости специального крепления-раскрепления грузов по требованию судна, применения особо трудоемких подготовительных операций при выгрузке груза в связи с его состоянием (полное киркование, рыхление, перетаривание, выборка подмоченных и нарушенных мест и др.), при перегрузке ядовитых и огнеопасных грузов с применением противогазов и т.п. порту предоставляется дополнительное время, устанавливаемое по соглашению сторон, которое добавляется к стальнойному времени.

1.7. Судно считается прибывшим:

- ранее установленного срока, если оно прибыло в порт и подало нотис о готовности к обработке и обслуживанию ранее даты планового начала обработки, установленной СМГ, при этом судно ставится под обработку по мере освобождения планового причала, но не позднее даты согласованной в СМГ;
- в срок, если оно прибыло в порт и подало нотис о готовности к обработке и обслуживанию не позднее даты планового начала обработки, установленной СМГ;
- с опозданием, если оно прибыло в порт и подало нотис о готовности к обработке и обслуживанию позднее даты планового начала обработки, установленной СМГ;
- вне графика, если оно не было включено в СМГ.

1.8. По результатам обработки судна определяется:

- демередж - плата за задержку судна в порту сверх стальнойного времени;
- диспач - премия порту за экономию стальнойного времени;

- Ставки диспача и демереджа устанавливаюцца договором между портом и Заказчиком, при этом ставка диспача равна 50 процентам ставки демереджа.

2. ОБЯЗАННОСТИ ОПЕРАТОРОВ МОРСКОГО ПОРТА И ЗАКАЗЧИКОВ

2.1. Заказчики должны предоставить Оператору морского порта заявки на подачу судов для включения в СМГ за десять суток. Заявка должна содержать:

- наименование грузовладельца;
- наименование грузового агента либо экспедитора;
- название судна;
- планируемую дату прихода в порт;
- грузовой список с указанием названия и массы грузов по соответствующей номенклатуре грузов, для которых установлены ВН.

2.2. Операторы морского порта включают суда в СМГ в очередности дат заявленного прихода и за двое суток до начала планируемого месяца сообщают Заказчикам ориентировочные сроки обработки судов.

2.3. Суда, не вошедшие в СМГ планируемого месяца в связи с полной загрузкой Операторов морского порта, включаются в СМГ следующего месяца.

2.4. Заказчики имеют право подачи в порт судна - субститута вместо включенного в СМГ судна. Судно - субститут должно соответствовать заменяемому по типу, загрузке и характеристике груза. Заказчики должны известить Оператора морского порта о замене не позднее, чем за трое суток до прихода судна в порт.

2.5. Судно, включенное в СМГ, но поданное в порт под другие грузы (с другими грузами), не предусмотренные в СМГ и требующие его постановки для обработки на перегрузочном комплексе другой специализации, считается прибывшим в порт вне графика.

2.6. Капитаны судов (либо судовые агенты) должны сообщать Оператору морского порта информацию о подходе за пять суток до планируемой даты прихода, а также уточнять время прихода судов в порт за 72, 24 и 4 часа, а при меньшей длительности перехода - не позднее, чем через 2 часа после выхода из предыдущего порта.

При длительности перехода судна в порт менее 72 часов информация должна предоставляться сразу же при выходе из последнего порта захода.

Капитаны судов (либо судовые агенты) должны одновременно сообщать МАПТ и Операторам морского порта уточненное время прибытия к приёмному бую, осадки судна, потребность в топливе, воде, других видах снабжения, услугах, а также об отсутствии санитарных и других ограничений, препятствующих готовности судна к обработке, и другую информацию о судне и грузах, в том числе опасных, обеспечивающую подготовку к нормальной обработке судна в порту.

2.7. Капитан судна обязан известить порт о задержках в пути, которые могут вызвать опоздание судна против указанных сроков предполагаемого прибытия. При отсутствии информации о времени подхода сталийное время судна увеличивается на 24 часа.

2.8. Нотис о готовности судна к производству грузовых операций подаётся капитаном судна (агентом):

- в период летней навигации в Порту Таганрог - от Приёмного бую порта Таганрог;

- в период зимней навигации в Порту Таганрог - от кромки льда, при этом ожидание судном ледокольной проводки, относится на риск фрахтователя;
- в том случае, если судно переходит после выгрузки под погрузку - после окончания грузовых работ по выгрузке груза.

2.9. По получению нотиса о готовности судна Оператор морского порта сообщает капитану судна причал швартовки и предполагаемые сроки начала и окончания грузовых и вспомогательных операций, либо необходимость якорной стоянки судна на рейде.

2.10. Ко времени, указанному в предъявленном Оператору морского порта нотисе, капитан судна должен обеспечить готовность постановки судна к причалу, всех трюмов и палубы, подлежащих выгрузке/погрузке согласно карго-плана, грузовых средств и люков судна, включая их открытие, для производства погрузочно-разгрузочных работ, освещение мест производства работ (в трюмах, на палубе, у борта судна) в соответствии с правилами безопасности труда в морских портах.

Грузоподъёмность судовых кранов (лебёдок) должна быть подтверждена документами Регистра и соответствующими документами по иностранным судам.

2.11. Если к моменту подачи капитаном судна нотиса о готовности судна к погрузке/выгрузке Оператор морского порта не получит от Заказчика поручение на погрузку груза на судно, разноработки на выгрузку груза, платежи, то Оператор морского порта делает на нотисе соответствующую оговорку и время ожидания получения поручения на погрузку или разноработок на выгрузку относится на Заказчика. При этом срок стальнойного времени по данному судну увеличивается на 24 часа.

2.12. Между Оператором морского порта и Заказчиками могут быть заключены договоры на обработку отдельных судов или грузов, предусматривающие условия, отличные от оговоренных в данном Положении.

3. ПОРЯДОК СОСТАВЛЕНИЯ СМЕННО-СУТОЧНОГО ПЛАНА (ССП)

3.1. ССП составляется Оператором морского порта на текущие сутки.

3.2. Суда включаются в ССП в соответствии с СМГ на основании заявки Заказчика, которая должна содержать следующие реквизиты:

- наименование судна;
- уточненную дату прихода;
- характеристику судна (длина, ширина, осадка на приход/отход, количество трюмов);
- количество и наименование грузов, подлежащих погрузке или выгрузке;
- готовность судна для производства грузовых операций через все или часть люков.

3.3. Все суда включаются в ССП в очередности их подхода и готовности к грузовым операциям (готовность судна и груза), при этом преимущество предоставляется судам:

- обработка которых производится по договорам;
- заявленным в СМГ;
- имеющим угрозу порчи груза.

3.4. При наличии технических возможностей суда включаются в ССП на ближайшую смену.

3.5. При отсутствии технических возможностей суда включаются в ССП с момента освобождения соответствующего причала.

3.6. Оператор морского порта информирует Заказчика о включении судов в ССП. В случае опоздания или наличия возможности подать судно ранее установленного в СМГ срока Заказчики обязаны незамедлительно, но не позднее, чем за 24 часа до прибытия судна, сообщить об этом Оператору морского порта.

4. УЧЕТ ОБРАБОТКИ СУДОВ ПО ССП

4.1. Сталийное время судов, включенных в ССП, рассчитывается, исходя из соответствующих ВН.

4.2. Счет сталийного времени судна начинается с момента, определяемого договором с Заказчиком, либо в соответствии с условиями, указанными в пункте 4.4 настоящего Положения.

4.3. Сталийное время судна рассчитывается делением массы (единиц) груза, подлежащего погрузке/выгрузке, на соответствующую валовую норму, рассчитанную с учетом группы этого судна и количества трюмов, предъявленных к погрузке/выгрузке.

Группа российских судов определяется в соответствии с действующей на морском транспорте классификацией судов.

В случае, если группа судна не установлена, она определяется в соответствии с утвержденными показателями классификации судов.

Если группа судна, для которого рассчитывается сталийное время, ниже установленной в ВН группы характерного судна, то ВН понижается в соответствии с поправочными коэффициентами к ВН:

Расчетная группа судна	Группа обрабатываемого судна				
	1	2-3	4	5	6
5	0,27	0,62	0,81	1,0	1,22

В случае погрузки-выгрузки грузов не во все грузовые помещения (трюм, твиндек, палубы ролкеров) установленная норма умножается на количество предъявленных грузовых люков и делится на все количество грузовых люков на судне.

К сталийному времени на производство грузовых работ прибавляется время на выполнение вспомогательных операций, не совмещаемых с производством грузовых работ.

При догрузке/довыгрузке в другом порту судна, предъявившего к обработке все грузовые помещения, ВН применяются с коэффициентом 0,75.

4.4. Если иное не предусмотрено в договоре:

- выходные дни и дни официальных праздников, а также время после 16.00 в пятницу и предпраздничные дни и до 08.00 понедельников и дней, следующих после праздничных дней, не считаются сталийным временем независимо от того, производилась обработка судна или нет;
- счет сталийного времени начинается с 20.00 часов дня, если нотис о готовности судна к грузовым операциям вручен капитаном до 12.00 часов, и с 08.00 часов утра следующего рабочего дня, если нотис вручен после 12.00 часов дня.

4.5. Счет стальнойного времени прерывается в случае зафиксированных в акте учета стояночного времени задержек и перерывов в обработке судна из-за невозможности производства грузовых работ и вспомогательных операции, учтенных в стальнойном времени:

- по метеорологическим причинам (осадки, мороз, жара, сильный ветер и пр.);
- по вине грузовладельца;
- по вине судовой администрации, судовладельца или фрахтователя;
- при отсутствии железнодорожных вагонов для грузов, перегружаемых только по прямому варианту, в том случае, если портом вагоны заявлены в полном объеме;
- вследствие забастовок и других форс-мажорных обстоятельств и их последствий.

4.6. Для учета стояночного времени, фактически затраченного судном в порту, Оператор морского порта и судно (судовой агент) ведут акт учета стояночного времени (таймшит или стейтмент) по установленной форме.

4.7. В акте учета стояночного времени в хронологическом порядке фиксируются в часах и минутах все производственные операции с момента прибытия судна в Порт и до его выхода в рейс, а также все задержки в обработке, вызвавшие прерывание стальнойного времени судна, с указанием их продолжительности и причин, оформленных соответствующими актами.

Если судно в порту разгружается, а затем загружается, то акт учета стояночного времени составляется отдельно для выгрузки и погрузки судна.

Акт учета стояночного времени подписывается капитаном судна, агентом и представителем Оператора морского порта.

Записи в акте учета стояночного времени изменениям не подлежат. При наличии разногласий сторона, имеющая возражения, делает перед своей подписью соответствующую оговорку.

По Российским судам таймшит ведется на русском языке, по судам других государств - на русском и английском языках.