

Приложение к приказу  
от «29» декабря 2020г №403

АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО «МОРСКОЙ ОРДЕНА «ЗНАК ПОЧЕТА  
ТОРГОВЫЙ ПОРТ ПЕВЕК»  
(АО «МОРПОРТ ПЕВЕК»)

СВОД ОБЫЧАЕВ  
АО «МОРПОРТ ПЕВЕК»

СВОД ОБЫЧАЕВ  
АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОРСКОЙ ОРДЕНА «ЗНАК ПОЧЕТА  
ТОРГОВЫЙ ПОРТ ПЕВЕК»  
(сокращенное название АО «МОРПОРТ ПЕВЕК»)

СОДЕРЖАНИЕ

Преамбула	2
Статья 1. Общая информация	2
Статья 2. Производственный режим работы Порта	3
Статья 3. Информация Порту о подходе судна	4
Статья 4. Порядок обработки судов	4
Статья 5. Учет стояночного времени судна	7
Статья 6. Порядок исчисления стальной времени	7
Статья 7. Нотис	9
Статья 8. Размещение, крепление и сепарирование грузов на судне	9
Статья 9. Обработка автотранспорта	10
Статья 10. Морское портовое агентирование	11
Статья 11. Экспедирование грузов	12
Статья 12. Оговорки	13
Приложение №1	15

## **Преамбула**

1. Настоящий сборник обычаев Порта, именуемый в дальнейшем Свод обычаев, является информационно-правовым документом, разработанным на основании ст. 3 ФЗ «О морских портах в РФ» и содержит информацию об обычаях, сложившихся в АО «Морпорт Певек» (далее Порт).

2. Изложенные обычаи отражают широко применяемые правила поведения при оказании услуг, сложившиеся в АО «Морпорт Певек» на протяжении последних лет, не предусмотренные законодательством Российской Федерации.

3. Свод обычаев Порта, наряду с нормативно-правовыми актами в сфере гражданского оборота, гражданско-правовым договором обязателен для применения независимо от наличия ссылки на него в договорах, соглашениях с пользователями услуг, предоставленных Портом и используются сторонами при рассмотрении хозяйственных споров в арбитражном судебном производстве.

4. Правовое обоснование Свода обычаев исходит из норм федерального российского законодательства, а также из норм международного права, изложенных в следующих нормативно-правовых актах:

- Гражданский кодекс Российской Федерации от 30.11.1994 N 51-ФЗ;
- Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (далее – КТМ) от 30.04.1999 N 81-ФЗ;
- Федеральный закон «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – ФЗ «О морских портах в РФ») от 08.11.2007 N 261-ФЗ.

5. Положения Свода обычаев не противоречат Конституции Российской Федерации, общепринятым принципам, нормам международного торгового права и нормативно-правовым актам Российской Федерации.

6. Наличие в заключаемых договорах ссылки на нормы Свода обычаев Порта означает, что Заказчики/Пользователи услуг Порта имеют информацию о его существовании и возможность ознакомления с его положениями.

## **Статья 1. Общая информация.**

1. Морской торговый порт Певек основан в 1951 году.

2. Акватория Порта имеет следующие границы:

- северная граница - от светящегося знака Роутан-Коса на острове Большой Роутан по параллели 69 градусов 46.15 сев. до линии створа Певек;
- восточная граница - по линии створа Певек до береговой линии и к юго-западу по берегу полуострова Певек до линии створа Чаунский;
- южная граница - по линии створа Чаунский от берега полуострова Певек до меридиана 170 градусов 06.18 вост.;

- западная граница - от линии створа Чаунский по меридиану 170 градусов 06.18 вост. до мыса Песчаный (остров Малый Роутан), от этого мыса до мыса Проливной (остров Большой Роутан) и далее вдоль восточного берега острова Большой Роутан до светящегося знака Роутан-Коса.

3. Границы территории морского порта Певек ограничены береговой линией и прямыми линиями, соединяющими по порядку точки с координатами:

- № 1 - 69°42'16,94" северной широты и 170°15'55,64" восточной долготы;
- № 2 - 69°42'14,15" северной широты и 170°15'55,27" восточной долготы;
- № 3 - 69°42'12,87" северной широты и 170°15'56,57" восточной долготы;
- № 4 - 69°42'11,74" северной широты и 170°15'54,13" восточной долготы;
- № 5 - 69°42'11,55" северной широты и 170°15'51,64" восточной долготы;
- № 6 - 69°42'12,71" северной широты и 170°15'47,18" восточной долготы;
- № 7 - 69°42'12,23" северной широты и 170°15'34,91" восточной долготы;
- № 8 - 69°42'08,69" северной широты и 170°15'35,18" восточной долготы;
- № 9 - 69°42'08,46" северной широты и 170°15'24,31" восточной долготы;
- № 10 - 69°42'09,04" северной широты и 170°15'24,31" восточной долготы;
- № 11 - 69°42'09,00" северной широты и 170°15'19,48" восточной долготы;
- № 12 - 69°42'08,29" северной широты и 170°15'19,56" восточной долготы;
- № 13 - 69°42'08,25" северной широты и 170°15'18,53" восточной долготы;
- № 14 - 69°42'07,45" северной широты и 170°15'18,53" восточной долготы;
- № 15 - 69°42'07,35" северной широты и 170°15'08,59" восточной долготы;
- № 16 - 69°42'14,94" северной широты и 170°14'50,75" восточной долготы;
- № 17 - 69°42'19,68" северной широты и 170°14'55,20" восточной долготы.

4. Порт доступен судам с осадкой:

- для захода на акваторию порта - до 13 м;
- для подхода к причалу: в зависимости от места постановки - от 7.8 до 9,3м.

5. Порт является действительным членом Ассоциации морских торговых портов (ASOP).

## **Статья 2. Производственный режим работы Порта.**

1. Порт открыт для захода судов в период летней навигации с 03 июля по 25 октября.

2. Все швартовные операции с транспортными судами выполняются буксиром-кантовщиком Порта.

3. Переработку груза Порт производит в пределах установленного нормального рабочего времени в Порту. Стоимость всех выполненных работ в периоде сверх нормального (нормативного) времени производится по тарифным ставкам с применением повышенного коэффициента 1,4.

4. Нормальным рабочим временем в Порту считается время с 9 до 18 часов, кроме субботних, воскресных и праздничных дней. Праздничными днями считаются дни, объявленные государством.

### **Статья 3. Информация Порту о подходе судна.**

1. О предстоящем прибытии заявленного судна в Порт капитан судна или его агент обязаны представить Порту информацию не позднее 72 часов согласно п.50 «Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах РФ и на подходах к ним» утвержденных приказом Министерства транспорта РФ от 26 октября 2017 г. № 463 и за 4 часа до ожидаемого времени прихода судна в Порт с указанием:

- судовладельца (фрахтователя);
- уточненного времени прибытия к кромке льда;
- фактической осадки судна;
- грузового плана, манифеста, коносаментов и прочих грузовых документов;
- отсутствия санитарных и других ограничений, препятствующих готовности судна к обработке и другую информацию о судне и грузе (в том числе опасном), влияющую на обработку судна в Порту.

Если переход судна в Порт из порта следования менее 72 часов, информация предоставляется сразу же после выхода судна из порта следования.

2. Если ожидаемое время прихода изменяется более чем на 8 часов после подачи уведомления о приходе за 24 часа, капитан судна немедленно уведомляет Порт. В противном случае, а также в случае предоставления капитаном судна несвоевременной и/или искаженной информации о времени прихода судна в Порт стальнойное время увеличивается на 24 часа.

3. Порт, не позднее чем за 2 часа до прихода судна в Порт, сообщает капитану судна о номере причала швартовки и планируемый срок начала/окончания грузовых операций.

4. Очередность постановки судна к причалу определяется согласно захода судов в акваторию порта и подачи нотиса о готовности.

5. Планирование обработки причального фронта осуществляется на основе сменно-суточного Планирования (ССП). Суда, включенные в СПП, считаются плановыми. Очередность обработки прибывших плановых судов устанавливается по их фактическому приходу.

### **Статья 4. Порядок обработки судов.**

1. Швартовные операции на причалах производятся силами Порта с подписанием администрацией судна Плана-задания на швартовные операции, предъявляемого Портом. Постановка судов к причалу, их перестановка

производится с обязательным присутствием на причале представителя Порта, устанавливающего точное место постановки судна.

2. Суда могут находиться у причалов Порта только в течении времени, необходимого для производства погрузочно-разгрузочных работ (ПРР) и проведения вспомогательных операций, связанных с грузом.

Порт по письменной заявке от судовладельца при наличии возможности оказывает дополнительные услуги по предоставлению своей инфраструктуры, включающей место стоянки на время отстоя судна по причинам, не связанным с ПРР и вспомогательными операциями. За предоставление инфраструктуры взимается плата в соответствии с действующими тарифами Порта.

3. Прием судна к обработке производится в соответствии с ССП, нотисами о готовности судна к производству грузовых операций.

4. Судно принимает или сдает груз, предоставляя безвозмездно пар, электроэнергию, освещение, сжатый воздух, лебедки, краны, имеющиеся на судне, и другие приспособления в том числе стропы и грузозахватные приспособления, необходимые для обеспечения погрузки или выгрузки тяжеловесного и нестандартного груза.

Перевалка груза производится по существующей в Порту технологии.

Оперативной зоной портовой территории является зона работы кордонных порталных кранов. Для складирования и хранения грузов оперативная зона не используется.

5. Порт не несет ответственности за запасные части и детали для неупакованных автомашин или других агрегатов, если об их количестве не указано в грузовых документах.

В случае проведения балластных операций на судне во время грузовых операций или при отсутствии грузовых операций, но при наличии на борту груза, ответственность за его повреждение при падении, смещении и т.д. и за связанное с этим повреждение судна лежит на капитане судна.

6. Перед началом работ экипажем судна должны быть приняты меры по обеспечению безопасности производства работ. Совместно с представителями Порта составляется Акт о готовности судна к грузовым операциям.

7. Прием и сдача грузов с/на судно производится у борта судна тальманами Порта и тальманами судна с обязательным оформлением каждой из сторон тальманской расписки соответствующего образца. При этом каждый «подъем» и общее количество погруженного/выгруженного груза за смену должны быть подтверждены обоюдными подписями тальманов. Внесение изменений в тальманские расписки допускается только по обоюдному согласию сторон с соответствующим письменным подтверждением тальманов Порта и судна.

В случае если судно не выставляет своих тальманов, то принимается счет тальманов Порта, независимо от того, представлялась капитану информация о количестве погруженного или выгруженного груза, при этом грузовые документы,

выполненные на основании счета Порта, подписываются капитаном без оговорок. Капитан судна обеспечивает выдачу груза поконосаментно. Дополнительные расходы, связанные с выгрузкой поконосаментно засортированных грузов, относятся на счет Заказчика.

8. Стоимость простоя рабочей силы, произошедшего по причинам, зависящим от судна (неисправность грузовых средств судна, отсутствие электроэнергии, освещения, приостановка грузовых работ по просьбе или вине администрации судна и т.п.) оплачивается судовладельцем/фрахтователем по действующим в порту на день простоя соответствующим ставкам. Время указанного простоя исключается из стальнойного.

9. Перешвартовка судна в Порту, связанная с погрузкой-выгрузкой, производится за счет судна один раз в процессе выгрузки и один раз в процессе погрузки, если судно грузится после выгрузки.

Перешвартовка от причала выгрузки к причалу погрузки в связи со специализацией Порта производится за счет судна.

В остальных случаях перестановка судна производится за счет стороны, ее инициировавшей.

Порт о предстоящей перетяжке, перешвартовке, начале (окончании) грузовых и вспомогательных операций предупреждает судно за 2 часа, если эти операции будут производиться в дневное время (с 8 до 17) и до 15 часов, если операции подлежат выполнению в вечернее и ночное время (с 17 до 08 следующих суток).

10. По требованию Порта судно обязано освободить причал не позднее чем через 2 часа с момента предупреждения об отходе.

В случае несвоевременного освобождения причала, капитан судна (судовладелец/фрахтователь) несет материальную ответственность перед Портом за простой очередного судна, в размере стоимости его содержания на стоянке, за время ожидания постановки к причалу и всех издержек, связанных с этим простоем.

11. Дополнительные расходы, связанные с выгрузкой груза из локеров, диптанков и других помещений, не приспособленных для нормальной работы людей и механизмов, а также выгрузке некондиционных грузов и грузов в дефектной таре, выполняются за счет судовладельца/фрахтователя или Заказчика, а фактически затраченное время добавляется к стальнойному времени.

12. Производство бункеровочных операций во всех случаях согласовывается с Портом. Если бункеровка осуществляется капитаном судна без согласования с Портом, капитан (судовладелец) возмещает Порту материальные убытки за занятость причала после окончания грузовых операций в связи с бункеровкой.

## **Статья 5. Учет стояночного времени судна.**

1. Под стояночным временем судна понимается все время нахождения судна у причала с момента его прихода (окончания швартовки к причалу или постановки на якорь в пределах акватории Порта по указанию Капитана порта).

Окончанием стояночного времени судна считается момент его отхода (начало отшвартовки от причала или съёмки с якоря).

2. Для учета стояночного времени, фактически затраченного судном у Порта, судно совместно с Портом ведет «Акт учета стояночного времени» (Таймшит). Если судно у Порта разгружается, а затем загружается, то «Акт учета стояночного времени» составляется отдельно для выгрузки и погрузки. «Акт учета стояночного времени» подписывается капитаном судна или агентом и представителями Порта. Записи в «Акте учета стояночного времени» изменениям не подлежат и ни одна из сторон не вправе отказаться от его подписания. При наличии разногласий, сторона, имеющая возражения, делает перед своей подписью соответствующую оговорку.

3. В «Акте учета стояночного времени» в хронологическом порядке фиксируются в часах и минутах производственные операции с момента прибытия судна в Порт и до окончания всех операций, производимых Портом, а также все задержки в обработке, вызвавшие прерывание сталийного времени судна, с указанием их продолжительности и причин, оформленных в необходимых случаях актами.

4. «Акт учета стояночного времени» предоставляется судном или агентом судна до убытия судна из Порта.

## **Статья 6. Порядок исчисления сталийного времени.**

1. Под сталийным временем понимается рабочее погожее время, полагающееся Порту по нормам договора на выгрузку или погрузку груза, включая сепарирование, перевеску, обычное крепление-раскрепление (обусловленное правилами ИМО) и штивку груза, если их невозможно выполнить в процессе грузовых работ; швартовные работы в связи с производством грузовых работ с учетом специализации причалов Порта.

Время фактически затраченное на: дополнительное или специальное крепление/раскрепление грузов по требованию судна; открытие/закрытие трюмов и перекрытие грузовых люков; оформление документов на выгруженный/погруженный груз; сухую зачистку и уборку грузовых помещений после выгрузки; водоснабжение судна; применение особо трудоемких подготовительных операций при выгрузке груза в связи с его состоянием (взрывные работы, киркование, пневморыхление, перетаривание, выборка подмоченных и нарушенных мест) добавляется к сталийному времени.



2. При исчислении сталийного времени, субботные, воскресные дни и дни официальных праздников, а также время после 17-00 пятничных и предпраздничных дней и до 8-00 понедельников и дней, следующих после праздничных дней, не считаются сталийным временем независимо от того, производилась обработка судна или нет.

3. Счет сталийного времени выполняется при условии, если:

а) предоставлены и согласованы с Портом грузовой план и схема крепления груза;

б) подписан «Акт готовности судна к безопасному производству грузовых операций».

4. Счет сталийного времени начинается с 16-00 часов дня, если нотис о готовности судна к грузовым операциям вручен капитаном до 12-00 часов, и с 8-00 часов утра следующего рабочего дня, если нотис вручен после 12-00 часов дня и принят Портом.

5. Счет сталийного времени прерывается в случае, когда грузовые работы и вспомогательные операции, учтенные в сталийном времени, не могут выполняться по следующим причинам:

а) неблагоприятных гидрометеорологических условий (осадки, мороз, жара, сильный ветер). Факт неблагоприятных гидрометеорологических условий подтверждается экстренными предупреждениями МЧС России или Капитаном морского порта Певек;

б) забастовки и других обстоятельств непреодолимой силы, и их последствий;

в) при отсутствии транспортных средств по грузам, перегружаемым только по прямому варианту в объемах, обусловленных в договорах между Портом и Заказчиком;

г) бункеровки, если это не совместимо с грузовыми операциями.

6. Время, фактически затраченное на работы, связанные с выгрузкой груза из локеров, диптанкеров и других помещений, неприспособленных для нормальной работы людей и механизмов, штивка груза, его перемещение, а также выгрузка некондиционных грузов и грузов в дефектной таре, добавляется к сталийному.

7. В случае изменения грузового плана капитаном судна/фрахтователем или Заказчиком из сталийного времени исключается:

- время для решения вопросов, связанных с этим изменением;
- время для подготовки, сверки груза, механизмов, разработки новых технологий;
- время для согласования с органами Госнадзора и прочее.

## **Статья 7. Нотис.**

1. Письменное уведомление (нотис) о готовности судна к грузовым работам, капитан судна или его агент обязан вручить в официально установленные в Порту рабочие часы, после получения судном свободной практики (выполнение всех формальностей по оформлению прихода, пограничного, таможенного и санитарного досмотров), а также после окончания выгрузки в том случае, если судно переходит под погрузку. Грузовые помещения, в соответствии с нотисом, должны быть к началу погрузки полностью зачищены и обеспечены всем необходимым оборудованием для погрузки груза, о чем составляется «Акт готовности судна к безопасному производству грузовых операций».

2. Судно считается готовым к погрузке (выгрузке) навалочных грузов при обязательном наличии четкой грузовой марки на штевнях и по миделю, легко читаемой шкалы углублений, позволяющей определить количество погруженного груза по осадке, отсутствие балластных вод или наличие их количества, которое может быть принято судовыми средствами без перерыва погрузки, готовности трюмов под конкретный груз.

3. Нотис о готовности судна принимается при условии фактической готовности судна к погрузке или выгрузке данного груза на все трюма судна, подлежащие обработке в Порту, а также наличия полного комплекта грузовых документов.

4. В необходимых случаях, когда готовность трюмов к погрузке/выгрузке груза должна быть подтверждена соответствующей инспекцией, судовладелец/фрахтователь или Заказчик обеспечивает их вызов и прибытие.

5. Расчет контрсталийного времени производится в соответствии с КТМ Российской Федерации.

## **Статья 8. Размещение, крепление и сепарирование грузов на судне.**

1. До начала грузовых операций по погрузке судна капитан предоставляет на согласование Порту грузовой план, с учетом погрузки в предыдущем и последующем портах. При этом Порт, по согласованию с капитаном судна, может внести изменения в грузовой план, учитывая специфику подлежащего к погрузке груза и безопасность труда занятых работников. Погрузка груза на палубу производится с письменного согласия Заказчика.

2. Установка стоек для приема груза на палубу, крепление палубного груза производятся за счет судна под его ответственность независимо от того, производится ли эта работа судовой командой или по заявке капитана судна силами и средствами Порта.

3. Специальный инвентарь - талрепы, скобы, стальные тросы, канаты и другие приспособления для крепления груза предоставляются судном или

Заказчиком. При отсутствии договоров с судовладельцами все расходы по креплению, крепежному инвентарю и сепарационным материалам относятся на счет Заказчика

Капитан несет ответственность за сепарирование коносаментных партий груза и качество сепарации. Если эти условия не выполняются, то все расходы, связанные с рассортировкой груза при выгрузке, несет судовладелец.

4. Обустройство на судне необходимых для перевозки грузов специальных приспособлений для сепарирования и крепления грузов осуществляется за счет Заказчика силами и средствами Порта.

## **Статья 9. Обработка автотранспорта.**

1. Планирование обработки автотранспорта, осуществляющего завоз/вывоз груза, производится на основе ССП учитывая производственные возможности Порта, при этом приоритет отдается обработке судов.

2. Заказчик, при планировании завоза/вывоза грузов автотранспортом не позднее 3-х рабочих дней до начала следующего месяца, предоставляет и согласовывает с Портом месячный график подачи автотранспорта, который содержит ежедневное количество автотранспорта, выделяемое Заказчиком под завоз/вывоз грузов.

3. Сменно-суточное планирование обработки автотранспорта производится на основании предварительных заявок Заказчиков, направляемых на электронную почту по адресу: wolna@chukotka.ru до 15-00 предплановых суток, с учетом производственных возможностей Порта и условий Договоров с Заказчиками. Если заявка поступила позднее 15-00, то выполнение данной заявки может быть отложено на срок до высвобождения необходимых производственных мощностей Порта для ее исполнения.

4. Порт по письменной заявке Заказчика, при наличии возможности, оказывает дополнительные услуги по предоставлению своей инфраструктуры, включающей место стоянки на время не связанное с ПРР и вспомогательные операции. За время предоставления инфраструктуры взимается плата в соответствии с действующими тарифами Порта.

5. Обработка автотранспорта производится Портом с 09:00 до 18:00 в будние дни на специально выделенных для этого местах на территории Порта.

6. Размещение, крепление и обеспечение сохранности груза на автотранспортном средстве, а также безопасную перевозку груза и наличие разрешающих документов на перевозку конкретного груза обеспечивает Заказчик, перевозчик или организация, эксплуатирующая автотранспортное средство.

7. Заказчик предоставляет Порту надлежаще оформленные документы, подтверждающие право на получение груза и/или распоряжаться им и

товаротранспортные документы. Результаты погрузки/выгрузки груза оформляются тальманской распиской (отвес).

Основанием для отгрузки и передачи грузов является принятая Портом от Заказчика разнарядка на отгрузку груза.

Оформление передачи Портом груза Заказчику производится путем составления приемо-сдаточного ордера, подписанного обеими сторонами.

При перевозке груза под таможенным контролем Заказчик самостоятельно обеспечивает оформление необходимых документов в таможенном органе.

Автотранспортные средства Заказчика должны соответствовать требованиям регламентов и правил по виду перевозки, быть технически исправными.

В случае вывоза/завоза в/из Порта груза через перевеску Заказчик обеспечивает направление в Порт автотранспорт с грузом, вес и длина которого не превышают максимально допустимую нагрузку и габариты на платформу автомобильных весов: не более 40 тонн - длиной до 16 метров и высотой 5,25 метров.

8. В случае перевалки груза по прямому варианту Заказчик обеспечивает интенсивность завоза/вывоза груза в соответствии с утвержденным Портом ССП. При выгрузке грузов из судна без перемещения из оперативной зоны выгрузки Заказчик организывает подачу автотранспортных средств в количестве необходимом для полной загрузки всех технологических линий Порта, задействованных при обработке судна.

## **Статья 10. Морское портовое агентирование.**

1. Морским портовым агентом признается любое лицо (физическое или юридическое), участвующее от имени собственника, фрахтователя или владельца груза в предоставлении услуг в порту.

2. Морской портовый агент обладает финансовыми ресурсами, адекватными его деловым операциям, подтвержденными справками от банков и других финансовых институтов, подтверждающих его кредитоспособность.

3. Деятельность морского портового агента страхуется в международно-признанной страховой компании на случай покрытия всех видов профессиональной ответственности.

4. Морской портовый агент выполняет различные формальности, связанные с приходом судна в порт, пребыванием там и выходом из порта, оказывает помощь капитану судна в установлении контактов с портовыми, местными властями и в организации снабжения судна и его обслуживания в порту.

5. Полномочия морского портового агента включают следующие действия:

- принимать все возможные меры для быстрой обработки судов и своевременного оформления необходимых документов;

- нанимать стивидоров, если погрузка-выгрузка является обязанностью судовладельца;
- инкассировать фрахтовые и другие платежи и переводить их судовладельцам в максимально короткие сроки;
- выполнять все формальности, связанные с заходом и выходом судов из порта;
- оплачивать дисбурсментские расходы за счет судовладельца;
- принимать в интересах судовладельцев меры к урегулированию претензий;
- составлять таймшиты, обеспечивая их подписание Обществом;
- оказывать судну услуги: снабжение бункером, техническими материалами, продовольствием, медицинское обслуживание членов экипажа;
- обеспечивать предоставление тальманов;
- выполнять другие поручения, связанные с обеспечением интересов судна и его обслуживанием.

6. Морской портовый агент должен являться действительным членом Ассоциации российских морских агентов (АРМА) или иной профессиональной ассоциации агентов, осуществляющей контроль за соответствием профессиональной квалификации и профессиональной деятельности своих членов и обеспечением ими норм Кодекса поведения морского портового агента.

7. Порт выполняет функции морского агента по отдельному договору.

## **Статья 11. Экспедирование грузов.**

1. Экспедирование грузов в порту осуществляется Портом, либо специализированными экспедиторскими компаниями, прошедшими государственную регистрацию в установленном законодательно порядке.

2. Экспедирование грузов выполняется на основании договора, заключенного между экспедитором и грузоотправителем или грузополучателем на выполнение всего комплекса услуг по организации доставки груза.

3. При оказании услуг экспедитор должен предоставлять грузоотправителю и грузополучателю следующую информацию:

- правила и условия перевозки грузов на транспорте различных видов;
- нормативные и технические документы, касающиеся взаимоотношений сторон договора;
- сведения о тарифах и ценах на оказываемые виды услуг; другие сведения, относящиеся к организации и осуществлению перевозок грузов на транспорте различных видов общего пользования.

4. Экспедитор обеспечивает получение потребителем не только транспортно-экспедиторских услуг, относящихся к услугам транспортного комплекса, но и сопутствующих услуг (выполнение таможенных и иных

формальностей, предоставление в аренду подвижного состава и контейнеров, средств механизации погрузочно-разгрузочных работ, оказание различных консультационных услуг, страхование груза и др.), создающих условия для перевозки груза от грузоотправителя к грузополучателю без привлечения посредников и агентов и выполнения дополнительных формальностей грузовладельцем.

5. Транспортно-экспедиторское обслуживание сопровождается применением унифицированных экспедиторских документов, включающих:

- поручение экспедитору;
- интермодальное весовое свидетельство потребителя;
- декларацию отправителя о перевозке опасных грузов;
- складскую расписку;
- экспедиторскую расписку;
- экспедиторский сертификат перевозки;
- оборотный мультимодальный транспортный коносамент;
- необоротную мультимодальную транспортную накладную.

6. Перечисленные экспедиторские документы регулируют отношения между экспедитором и грузовладельцем. Их действие не распространяется на отношения экспедитора и перевозчика.

7. Грузоотправитель имеет в лице экспедитора единого ответчика. Экспедитор отвечает перед клиентом и за свои ошибки и упущения, и за ошибки и упущения любой третьей стороны, привлеченной им к осуществлению экспедирования и перевозки, как за свои собственные.

Грузоотправитель освобождается от сбора документов и предъявления исков к многочисленным участникам экспедирования и перевозки, перед ним выступает единый ответчик - экспедитор.

## **Статья 12. Оговорки**

1. Стоимость простоя причала, произошедшего по причинам, зависящим от судна (неисправность грузовых средств судна, отсутствие пара, освещения и т.п.), оплачивается судном по действующим на день простоя соответствующим ставкам, существующим в Порту.

2. Если соглашением сторон ставка демереджа, диспача и норм погрузки/выгрузки не установлена, взаиморасчеты по стальнойному времени не производятся.

3. Документально подтвержденные расходы Порты, возникшие по требованиям государственных контролирующих и надзорных организаций, предъявленные на основании действующих законодательных и нормативных актов, связанные с невыполнением или необеспечением выполнения Заказчиком их требований и условий компенсируются Заказчиком.

4. Порт несет ответственность перед судовладельцем за повреждение судна, произошедшее по вине Порта, подтвержденное актом, составленным с обязательным участием представителя Порта в течение смены, во время которой произошло повреждение, но не позднее отхода судна из Порта.

5. Судовладелец несет материальную ответственность перед Портом за нанесение повреждений гидротехническим сооружениям (причальная стенка, включая подводную часть) и береговым перегрузочным машинам, подтвержденные актом, составленным с обязательным участием представителей Порта и судовладельца в течении смены, в которой произошло повреждение, но не позднее отхода судна.

6. Обязательные сборы, платы за все оказанные судну услуги, должны быть оплачены судовладельцем/фрахтователем до отхода судна.

7. В отдельных случаях (рейдовые операции, снабженческий завоз, распаковка и др.) Порт разрабатывает с заинтересованными сторонами Особые условия переработки грузов и обработки транспортных средств, о чем составляется и подписывается всеми сторонами соответствующее соглашение.

**ПРИЛОЖЕНИЕ №1**  
к своду обычаев АО «Морпорт Певек»

**Нормы обработки судов в порту Певек.**  
**Нормы погрузки-выгрузки судов.**

Таблица №1

№ п/п	Наименование грузопотока	Вид операции (В-выгрузка; П-погрузка)	Норма погрузки-выгрузки для судов 5-й группы	
			тн (ед) суд. смену (норм. раб. время)	тн (ед.) суд. сут.
1.	Рефрижераторные грузы	В	80	250
2.	Овощи, фрукты свежие	В/П	230	700
3.	Контейнеры ИСО на универсальных судах (ед.)	В/П	80	240
4.	Контейнеры средне тоннажные (ед.)	В/П	160	480
5.	Генеральные грузы особо не поименованные	В/П	370	1100
6.	Лес круглый, пиломатериалы	В/П	350	1000
7.	Взрывчатые вещества, средства взрывания в контейнерах (ед.)	В	35	100
8.	То же в ящиках	В	80	200
9.	Сено в кипах готов. пакет	В	170	400
10.	Уголь	В	1700	5000

Если группа судна, для которого рассчитывается стальнойное время, ниже (выше) установленной нормы группы характерного судна, то нормы понижаются (повышаются) в соответствии с поправочным коэффициентом к нормам погрузки-выгрузки.

**Поправочные коэффициенты к нормам обработки судов.**

Таблица №2

Группа характерного судна	Группа обрабатываемого судна				
	1	2-3	4	5	6-8
5	0,27	0,62	0,81	1,0	1,22

**Норматив перегрузочных комплексов (НПК).**

ПК №2-универсальный перегрузочный комплекс по погрузке (выгрузке) генеральных навалочных грузов. К обработке принимается одно судно.

**Нормы времени на маневренные работы сухогрузных судов.**

Таблица №3

№ п/п	Наименование операций	Суда самоходные грузоподъемностью (тонн)				
		До 3000	3001- 5000	5001- 10000	10001- 15000	15001 и более
1.	Швартовка к причалу с маневрами	0:30	1:00	1:30	2:00	2:30



2.	Отшвартовка от причала с маневрами	0:30	0:45	1:00	1:15	2:00
3.	Перетяжка вдоль причала	0:30	0:45	1:00	1:15	2:00
4.	Перестановка от причала к причалу своей машиной или буксиром	1:30	2:00	3:00	3:00	3:30
5.	Постановка на якорь или съёмка с якоря	0:30	1:00	1:30	1:30	2:00

Примечание: в ледовых условиях и в тумане нормы времени на маневровые работы считаются по фактически затраченному времени.

### Нормы времени на подготовку грузовых помещений судов к грузовым операциям.

Таблица №4

№ п/п	Характер работ	Грузоподъемность судна (тонн)		
		1501-3000	3001-6000	Свыше 6000
1.	Сухая зачистка после:			
	1. Угля	2:30	3:00	4:00
	2. Цемент	3:00	4:00	5:00
	3. Лесные грузы	1:20	1:30	2:00

Примечание:

1. Нормы времени на подготовку трюмов к приему грузов применяется, когда судно после выгрузки становится в этом же порту под погрузку.
2. Установленные нормы применяются в том случае, когда указанные операции необходимы для обеспечения сохранности качества груза, применяемого на судне.

### Нормы времени на открытие и закрытие трюмов.

Таблица №5

№ п/п	Характер работы	Норма времени на судно (мин.)
1.	Закрытие люков по походному	40
2.	Открытие люков, закрытых по походному	30
3.	Перекрытие люков в процессе грузовых операций	20

### Нормы времени на установку и снятие стоек на судах при перегрузке лесных грузов (часы.)

Таблица №6

Грузоподъемность судна (тонн)	Установка стоек	Снятие стоек
До 3000	1,5	0,4
3001-5000	2,0	0,5
Свыше 5000	2,5	0,6

### Нормы на крепление и раскрепление лесных грузов на палубах судов (часы).

Таблица №7

Грузоподъемность судна (тонн)	Крепление	Раскрепление
-------------------------------	-----------	--------------

До 3000	3:00	0:75
3001-5000	4:00	1:00
Свыше 5000	5:00	1:25

**Нормы времени на оформление прихода или отхода судов каботажного плавания (часы).**

Таблица №8

Все суда: приход	1:00
отход	1:00

**Нормы времени на оформление грузовых документов на погруженный или выгруженный груз (часы).**

Таблица №9

Характер работ	Норма времени на судно
1. При погрузке или выгрузке навалочных грузов	0:30
2. При погрузке или выгрузке разнообразных штучных грузов с числом партий свыше 20	1:00
3. При погрузке на судно свыше 150 груженых контейнеров	2:00

Примечание: нормы времени принимаются с момента окончания грузовых работ по последней партии груза

**Нормы дополнительного времени на крепление-раскрепление тяжеловесных и крупногабаритных грузов на универсальных судах.**

Таблица №10

Род груза	Крепление	Раскрепление
Для грузов, погруженных в трюмы и на палубу не требующих специального крепления	100% времени, полагающегося по норме на их погрузку	25% времени, полагающегося по норме на их погрузку