

## 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ:

### СТАТЬЯ 1

1.1 Настоящий Свод обычаев (далее СВОД) является локальным нормативным актом, разработанным и действующим в соответствии с:

- Гражданским кодексом Украины,
- Хозяйственным кодексом Украины,
- Кодексом торгового мореплавания Украины,
- Законом Украины « О транспортно-экспедиторской деятельности»,
- Общими правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом,
- Общими правилами перевозок грузов морским транспортом,
- Постановлением Кабинета министров Украины от 12.10.2000г. № 1544 «О портовых сборах»,
- Приказом Министерства транспорта Украины № 711 от 15.12.2000г.
- « О внесении и дополнении к Сборам и платам за услуги, которые предоставляются судам в морских торговых портах Украины»,
- Приказом Министерства транспорта Украины № 188 от 12.03.2003г.
- «О внесении изменений и дополнений к Сборнику тарифов на работы и услуги, которые предоставляются грузовладельцам морскими портами Украины»,
- Уставом Мариупольского торгового порта,
- Обязательными постановлениями Мариупольского торгового порта
- другими нормативными документами, изданными компетентными органами власти и управления Украины.

1.2. Свод обычаев регулирует основные правоотношения, возникающие между:

- портом и морским перевозчиком и/или его агентом в связи с выгрузкой, погрузкой внешне торговых, каботажных либо транзитных грузов, а также обслуживанием судов Портом;
- портом и грузовладельцем и/или их экспедиторами в процессе переработки портом экспортных, импортных, каботажных либо транзитных грузов;
- портом и сюрвейерами, страховщиками судов и грузов и другими лицами

1.3. Свод обычаев является обязательным для применения всеми заинтересованными сторонами, осуществляющими или обслуживающими перевалку (хранение) грузов в порту и для судов, обрабатываемых или обслуживаемых портом.

1.4. Свод обычаев является правовой базой для разработки типовых и индивидуальных договоров порта с контрагентами по переработке грузов и обслуживания судов, и регламентирует:

- коммерческий и производственный режим работы порта;
- порядок и условия завоза в порт и вывоза из порта грузов морским, железнодорожным либо автомобильным транспортом;
- порядок и условия захода в порт и выхода из порта судов, их погрузки, разгрузки и обслуживания;
- порядок и условия хранения грузов на складах порта.

### СТАТЬЯ 2.

2.1. Порт расположен в северо-западной части Таганрогского залива Азовского моря с координатами: широта 47° 03' и долгота 37° 30' и защищен от моря Северным, Южным и Восточным молами.

2.2. Порт открыт для захода судов круглый год. Днем открытия, а также закрытия зимней навигации считается день, официально объявленный в извещении порта. Порядок и условия необходимой в период зимней навигации ледокольной проводки судов в порт (из порта) определяются

в соответствии с обязательным постановлением порта, а также в соответствии с распоряжениями начальника штаба ледовых проводок.

Заход военных судов и судов с атомными установками согласовывается в установленном директивными органами порядке.

2.3. Порт принимает суда длиной до 250 м, с осадкой до 8,0 м.

2.4. Порт является режимной территорией с особым пропускным режимом, пограничным и таможенным контролем. Пропускной режим порта регулируется специальным приказом начальника порта с учетом действующего законодательства Украины о пограничном и таможенном контроле.

2.5. Для обработки транспортных средств (судов, вагонов, автотранспорта) порт располагает соответствующими производственными мощностями, в том числе 18 причалов с осадкой 8,0м, один из них грузопассажирский причал, крытыми и открытыми складскими площадками для хранения грузов, перегрузочными механизмами:

- порталными кранами грузоподъемностью от 5 до 40 тонн,
- плавучими кранами грузоподъемностью 16, 100 и 150 тонн,
- автопогрузчиками грузоподъемностью от 1,5 до 42 тонн и др. техникой.

2.6. При погрузке зерновых грузов на экспорт автотранспортом клиента, погрузка на суда производится через крытые склады порта.

Выгрузка из судов и погрузка на суда рефрижераторных грузов, зерна, сахара-сырца, опасных грузов соответствующих классов, серы, удобрений насыпью производится только по прямому варианту.

Опасные грузы перерабатываются портом по правилам МОПОГ, ИМО и только по предварительному согласованию с портом.

Переработка пылящих минеральных удобрений, серы и других пылящих грузов ограничивается требованиями, выдвигаемыми соответствующими санитарными и природоохранными властями и указанными в рабочих технологических картах.

Вредные, опасные, скоропортящиеся грузы не подлежат хранению в порту и перегружаются из вагонов/автомобилей на суда и с судов в вагоны/автомобили исключительно по прямому варианту, в связи с чем грузовладельцы/их экспедиторы обязаны совместить по времени подачу судов и вагонов/автомобилей.

Работы судовыми грузовыми средствами производятся при силе ветра до 22 м/сек. включительно.

2.7. Все завозимые в порт грузы перед погрузкой на суда должны иметь декларации и сертификат ИМО.

2.8. Порт работает круглосуточно, включая выходные и праздничные дни. Нормальным рабочим временем в порту считается время с 8 до 17 часов, кроме выходных и праздничных дней.

Предвыходные и предпраздничные дни считаются за 3/4 обычного нормального рабочего времени.

В соответствии с КЗоТ Украины праздничными днями считаются: 1 января - Новый год, 7 января - Рождество Христово, 8 марта - Международный женский день, 1 и 2 мая - День международной солидарности трудящихся, 9 мая - День Победы, 28 июня - День Конституции Украины, 24 августа - День независимости Украины, а также религиозные праздники один день (воскресение) - Пасха и один день (воскресение) - Троица.

На специальных договорных условиях порт может осуществлять работы и оказывать услуги круглосуточно, включая выходные и праздничные дни.

2.9. Все операции, выполняемые на территории и акватории порта и относящиеся к основным видам его деятельности, могут осуществляться только силами и средствами порта либо с его письменного согласия иными лицами на основе договоров либо на основании административных актов вышестоящих организаций (в соответствии со ст.73 КТМ).

### СТАТЬЯ 3.

3.1. Прием судов в порт под обработку, стоянку и другие операции производится только с предварительного согласия, после подтверждения порта о приеме.

3.2. Порт открыт для международного и каботажного плаваний и в пределах отведенной ему территории и акватории осуществляет на основании договоров с судовладельцами, фрахтователями и другими клиентами работы и услуги согласно Приложений № 1, а также:

3.2.1. Бункеровку судов смазочными материалами;

3.2.2. Водоснабжение судов у причала или в акватории порта, снятие льяльных, фекальных вод, снятие мусора;

3.2.3. Обслуживание судов портовыми буксирами для заводки судна в порт, швартовки, перешвартовки, вывода из порта либо обеспечения безопасности стоянки судна, а также предоставление катеров для перевозки членов экипажа и пассажиров с судна и на судно.

3.2.4. Предоставление по возможности свободных причалов или места в аванпорту для предремонтной подготовки, материально-технического снабжения, мелкого ремонта, отстоя и других нужд судам.

3.2.5. Оформление прихода-отхода судна;

3.2.6. Предоставление судам места в аванпорту для производства фумигации и дегазации;

3.2.7. Спецкрепление грузов крепежными материалами грузовладельца или судовладельца по их заявке;

3.2.8. Открытие и закрытие границы для судов заграничного плавания;

3.2.9. Обеспечивать ледовую проводку судна в портовых и припортовых водах в период ледовой навигации, а также околку льда вокруг судна.

3.2.10. Оказание услуги по предоставлению причала порта, в том числе услуги береговых швартовщиков.

3.2.11. Предоставление портом услуг и материально-технического снабжения производится по заявке судна либо судового агента.

3.2.12. Судно либо его агент оплачивают:

а) портовые сборы, установленные ст. 84 КТМ Украины по ставкам определенным Постановлениями Кабинета министров Украины;

б) услуги, оказанные в связи с заходом в порт по ставкам, установленным Приказами Министерства транспорта Украины и/или Министерства транспорта и связи Украины и другими нормативными документами.

3.3. Лоцманская проводка судна в порт, из порта, при перестановке судна от причала к причалу, к молам обязательна.

3.4 Движение судов и всех плавсредств на акватории порта, в том числе и на рейде, регулируется Службой управления движения судов (СУДС).

#### *СТАТЬЯ 4.*

4.1. В порт принимаются суда, имеющие закрытую фановую систему или действующую биологическую очистку фановых вод.

В исключительных случаях при согласовании судовладельцем либо его агентом с природоохранными органами и администрацией порта допускается заход судна без закрытой фановой системы в порт с обязательным использованием переносных туалетов порта.

4.2. Сброс фекальных и льяльных вод, сухого мусора в акватории порта и Азовского моря запрещается. Все суда перед выходом в море должны сдать фекальные воды на плавсредства порта.

4.3. В акватории порта запрещается производить продувание выхлопных труб, а также загрязнять атмосферу чрезмерным дымообразованием.

#### *СТАТЬЯ 5.*

5.1. Все транспортные суда, независимо от флага, принимаются к обработке в порту согласно очередности прибытия и даты приема портом поручения на погрузку либо разнарядок на выгрузку.

5.2. Обслуживание линейных судов осуществляется согласно с объявленным расписанием линий, а также с предусмотренным договором порта с судовладельцем, фрахтователем.

5.3. Под линейным судном понимается судно, работающее по договору с портом, согласованному графику, на линии, зарегистрированной в Министерстве транспорта Украины и/или Министерства транспорта и связи Украины.

5.4. Судно-субститут должно полностью удовлетворять условиям перевозки груза, предназначенного для заменяемого судна без ущерба для своевременной доставки груза, иметь загрузку, соответствующую специализации причала, намеченного для обработки планового судна и не удлиняющую времени погрузочно-разгрузочных работ, определенного по валовым нормам для заменяемого судна.

5.5. Капитаны судов (судовладельцы) обязаны сообщать порту информацию-заявку о подходе судна в порт за 10 суток до планируемой даты прихода, а также уточнять время прихода судна в порт за 48, 24 и 4 часа (местное время порта прибытия), а при меньшей длительности перехода — не позднее чем через 2 часа после выхода судна из порта. Порт информирует судно о месте швартовки, начале и способе производства работ.

5.6. Информация капитана (судовладельца) должна содержать:

наименование судна, его размерения, количество и размеры грузовых помещений и люков, количество палуб; планируемую дату прихода судна в порт, данные о грузах, которые должны быть выгружены (погружены) в порту; количество трюмов, предъявляемых к разгрузке (погрузке), грузовой список по укрупненной номенклатуре с указанием количества каждого груза (в очередности выгрузки из трюма сверху вниз), а также особых физико-химических свойств грузов в соответствии с сертификатом качества, сведения о тяжеловесных, длинномерных и негабаритных грузах; по каждому виду груза должны быть указаны экспедиторы и получатели и их адреса; сведения о готовности судна для производства грузовых операций через все или часть люков; заявку на выполнение всех операций по обслуживанию судна с указанием необходимого количества масел и воды, включая заявку на откатку балласта. Отсутствие своевременной заявки на откатку балласта считается задержкой судном причала.

В период ледовой компании капитан дополнительно сообщает: ледовый класс судна, мощность машинной установки, материал винта, запасы топлива, воды, провизии в сутках работы, количество которых должно быть не менее, чем на 10 суток.

5.7. 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 8.00 до 17.00) и до 15.00, если операции подлежат выполнению в вечернее и ночное время (с 17.00 до 08.00 следующих суток).

5.8. После прихода судна в порт и получения свободной практики (после оформления прихода, санитарного и таможенного досмотра), а также после окончания выгрузки в том случае, если судно переходит под погрузку, капитан (агент судна) вручает представителю порта нотис готовности судна к обработке и обслуживанию на все или часть трюмов. В необходимых случаях готовность трюмов к погрузке (выгрузке) груза должна быть подтверждена соответствующей инспекцией (комиссией), вызываемой по заявке судна агентом судна или портом.

5.9. Ко времени, указанному в предъявленном порту нотисе, капитан судна должен обеспечить готовность постановки судна к причалу, всех трюмов и палубы, подлежащих выгрузке (погрузке) согласно каргоплана, 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 требованиями пожарной инспекции и правилами безопасности труда в морских портах.

Грузоподъемность судовых кранов (лебедок) должна быть подтверждена документами Регистра и соответствующими документами по иностранным судам. Исправность судовых кранов (лебедок) должна быть подтверждена актом, подписанным представителем судовой администрации и портом.

5.10. Судно считается готовым к погрузке навалочных (насыпных) грузов при наличии чет-

кой грузовой марки на штевнях и по миделю, легко читаемой шкалы углублений, позволяющей определить количество погруженного груза по осадке; отсутствие балластных вод или наличие их в количестве, которое может быть откатано судовыми средствами без перерыва погрузки. Время откатки балласта из стальнойности времени исключается.

5.11. Если к моменту подачи капитаном судна нотиса о готовности судна к погрузке (выгрузке) порт не получит от экспедитора (грузовладельца) поручение на погрузку груза на судно, разрядки на выгрузку груза, платежи, то порт делает на нотисе соответствующую оговорку и время ожидания получения поручения на погрузку или разрядок на выгрузку относится на счет грузовладельца или фрахтователя и время добавляется к стальнойности. Капитан судна, который вызвал морского лоцмана, и после его прибытия выяснилось, что судно находится не в безопасном мореходном состоянии (недостаточное количество балласта, отрицательная осадка и т.д.) обязан уплатить штрафную санкцию за ложный вызов лоцмана в размере полного лоцманского сбора за проводку судна.

5.12 Судовладелец (фрахтователь) имеет право изменить очередность обработки принадлежащих ему судов, если это не затронет интересов других судовладельцев (фрахтователей) и порта, в соответствии с чем порт вносит по его представлению необходимые изменения в планы работ.

При изменении очередности должны соблюдаться следующие условия:

- производится в пределах одного НПК;
- для однотипных судов с одинаковым количеством груза;
- информируется порт за 3 суток до начала обработки по плану.

5.13. По просьбе грузовладельца (судовладельца) порт может принять к обработке вне очереди судно с грузами, требующими выгрузки в связи с угрозой потери качества на основании заключения ТПП, ГХИ, Госинспекции по качеству с отнесением на грузовладельца (судовладельца) всех расходов и убытков, связанных с внеочередной обработкой этих судов и грузов.

## *СТАТЬЯ 6.*

6.1. Размещение грузов на судне производится по грузовому плану, утвержденному капитаном и согласованному с портом.

Капитан судна является ответственным за правильное распределение и укладку груза в грузовых помещениях судна.

6.2. Перевозчик обязан до начала погрузки привести все грузовые помещения в состояние, обеспечивающее надлежащий прием и сохранность груза. Все рымы для крепления груза должны быть установлены до начала погрузки.

Несамоходные плавсредства, предоставляемые грузовладельцем, должны быть оборудованы леерными ограждениями либо поручнями для крепления стропа предохранительного пояса

6.3. Ответственность за соблюдение правильности сепарации, крепления и штивки грузов возлагается на судно.

Установка стоек для приема груза на палубу, крепление палубного груза производится за счет судна или грузовладельца под ответственность капитана независимо от того, производится эта работа судовой командой или по заявке капитана судна силами и техническими средствами порта.

Судовладелец 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.

Погрузка груза на палубу производится с согласия грузовладельца.

6.4. В случае задержки судна в порту после выполнения портом всех операций, а также, если не выполнены в плановые сроки операции могут осуществляться у другого причала, порт обязан предоставить судну свободный причал или место якорной стоянки на рейде. Капитан судна обязан по требованию порта освободить причал во избежание задержки обработки других судов. Стоимость буксиров относится соответственно на счет судна или порта.

В случае несвоевременного освобождения причала капитан судна (судовладелец) уплачивает порту штраф в виде задержки причала.

6.5. В связи со специализацией перегрузочных комплексов перешвартовка в порту во время погрузки/выгрузки производится за счет судна, если нет подтверждения об оплате перешвартовки от грузоотправителя (в этом случае оплата перешвартовки и услуг лоцмана производится за счет агента/судовладельца).

В случае угрозы безопасности судну, причалу, портовому оборудованию из-за сложных метеоусловий, перешвартовка судна в более безопасное место производится за счет порта.

Допускается перетяжка судов силами экипажа без использования буксиров и лоцмана на расстоянии не более 50-ти метров, с переносом швартовных концов поэтапно, с последующей перетяжкой вдоль причала.

## *СТАТЬЯ 7.*

7.1. Судно обязано по требованию порта принимать или сдавать груз круглосуточно, а также в воскресные и праздничные дни, предоставляя безвозмездно электроэнергию, лебедки, краны, стропы, освещение и другие приспособления, необходимые для обеспечения погрузки или выгрузки груза.

Прием и сдача грузов производится у борта судна с обязательным оформлением обоюдно подписанной тальманской расписки на каждый подъем. Судно обязано обеспечить выдачу груза поконосаментно, не допуская смешения коносаментных партий. В случае, если судно не выставляет своих тальманов, то принимается счет тальманов порта.

Документы порта подписываются капитаном судна. Подпись подтверждается судовой печатью.

7.2. Во время перерывов в погрузке или выгрузке любых грузов, а также в случае непогоды судно производит закрытие и открытие трюмов. В случае использования береговых или плавучих кранов порта оплата расходов относится на счет судна.

7.3. Дополнительные расходы, связанные с выгрузкой груза из локеров, диптанков и других помещений, не приспособленных для нормальной работы людей и механизмов, а также выгрузка некондиционных грузов и грузов в дефектной таре, относятся на счет судна, а фактически затраченное время добавляется к стальнойному. Для производства этих работ судно выдает порту заявку.

7.4. Сепарационные или крепежные материалы, необходимые для перевозки груза, предоставляются фрахтователем или грузовладельцем за свой счет. Работы по спецкреплению груза в трюмах и на палубах судов (с применением сварочных работ, устройством кильблоков, вымосток, настилов, изготовлением и установкой металлических деталей, креплений и т. д.), включая стоимость материалов производятся за счет грузоотправителя или грузополучателя, а фактически затраченное время добавляется к стальнойному.

Специальный инвентарь — талрепы, скобы, зажимы, стальные тросы и другие приспособления для крепления груза предоставляются судном.

## *СТАТЬЯ 8.*

8.1. Для учета стояночного времени, фактически затраченного судном в порту, судно совместно с портом ведет таймшит.

Под стояночным временем понимается все время нахождения судна в порту с момента прибытия в порт (окончание швартовки к причалу либо постановки судна на якорь в пределах портовых вод). Окончанием стояночного времени считается момент отхода судна из порта (начала отшвартовки от причала либо съемки с якоря).

Под стальнойным временем понимается рабочее время, полагающееся порту по валовым нормам на обработку судов, установленным сводом обычаев порта, включая погрузку/выгрузку определенного количества груза, перевалку, сепарирование, штивку, раскрепление/крепление груза, открытие/закрытие трюмов, инспекцию трюмов, сухую зачистку и уборку грузовых помещений после выгрузки, оформление документов на выгруженный/погруженный груз, а также шлангов-

ку/отшланговку, бункеровку, снабжение маслами, водой (если это невозможно в процессе грузовых работ).

8.1.1. Если судно в данном порту разгружается, а затем загружается, то таймшит составляется отдельно для выгрузки и погрузки.

8.1.2. Таймшит (стейтмент) подписывается капитаном судна, агентом и представителем порта (с указанием должности и фамилии). Оформленный без участия представителя порта таймшит считается составленным в одностороннем порядке и портом не признается.

Подписание сторонами таймшита не должно задерживать отход судна.

Записи в таймшите изменениям не подлежат, и ни одна из сторон не вправе отказаться от его подписания. При наличии разногласий сторона, имеющая возражения, вносит в таймшит соответствующую оговорку.

8.1.3. В таймшите в хронологическом порядке фиксируются в часах и минутах все производственные операции с момента прибытия судна в порт и до выхода его в рейс, а также все задержки в обработке, вызвавшие прерывание сталийного времени судна, с указанием их продолжительности и причин, оформленных в необходимых случаях актами.

## *СТАТЬЯ 9.*

9.1. В случае необходимости специального крепления (раскрепления) грузов по требованию судна, применения особо трудоемких операций при выгрузке груза (киркование, выборка подмоченных и нарушенных мест, их перетарировка, выгрузка груза из локеров, диптанков и других помещений, не приспособленных для нормальной работы людей и механизмов и т. д.), при перегрузке ядовитых и огнеопасных грузов с применением противогазов, открытие и закрытие люковых крышек береговыми или плавучими кранами и т. д. порту предоставляется дополнительное время, устанавливаемое по соглашению сторон, которое добавляется к расчетному сталийному времени.

9.2. Сталийное время судна начинается после постановки судна к освободившемуся причалу в пределах НПК и получения судном свободной практики.

9.3. Счет сталийного времени прерывается, когда грузовые и вспомогательные операции не могут выполняться вследствие:

- форс-мажорных обстоятельств;
- по вине администрации судна, грузовладельца или фрахтователя;
- отсутствия железнодорожных вагонов по грузам, обрабатываемых по прямому варианту (если портом вагоны заявлены в полном объеме).

9.4. Если по окончании сталийного времени грузовые операции не завершены, соглашением между портом и морским перевозчиком / судовым агентом, в соответствии со ст.149 КТМ, может быть установлено дополнительное время (контрсталийное) для завершения обработки судна.

## *СТАТЬЯ 10.*

Порт несет ответственность перед судовладельцем или другим собственником транспортных средств за повреждение судна, ж. д. вагона или автомашины, происшедшей по вине порта, подтвержденное актом, составленным с обязательным участием порта в течение смены, в которой произошло повреждение.

## *СТАТЬЯ 11.*

Обязанности судового агента:

11.1. Письменно уведомлять порт о перевозчике/судовладельце. По требованию порта предоставлять документы, подтверждающие его полномочия действовать от имени и по поручению морского перевозчика/судовладельца, а также о пределах его полномочий.

11.2. Информировать капитанов обслуживаемых судов по Обязательным постановлениям по порту, Своду обычаев порта, другим нормативным документам, регламентирующим пребывание и деятельность в порту.

11.3. Предоставлять порту информацию о подходе судна в соответствии с пунктом п.5.5. об-

щих положений Свода. Информация должна содержать сведения соответствующие п.5.6. общих положений Свода.

11.4. Обеспечить подачу судном, подходящим к порту и выходящим из порта, заявки на лоцманское обслуживание и услуги портовых буксиров в соответствии с Обязательными постановлениями по порту.

11.5. Предоставлять порту нотис о готовности судна к обработке и его обслуживанию в соответствии с п.5.8. общих положений Свода. Нотис о готовности вручается порту после окончания пограничных, таможенных и иных формальностей и получения судном свободной практики. Ко времени, указанному в нотисе судно должно быть полностью готово к грузовым операциям.

11.6. В течение 2 (двух) часов с момента открытия судном границы, передать порту снятые с агентируемого судна грузовые документы, а также документы, подтверждающие характеристики судна.

11.7. Принимать от агентируемых судов и передавать порту заявки на приобретение электроэнергии, воды, топлива, другого снабжения.

11.8. Обеспечить выполнение судном требований порта о приеме/сдаче груза днем и ночью, а также в выходные и праздничные дни.

11.9. Принимать, акцептовать, своевременно и в полном размере оплачивать предварительные и окончательные дисбурсментские счета порта за все работы и услуги, оказанные портом судну, грузу, экипажу, пассажирам, а также за израсходованные портом материалы либо обеспечивать прием, акцептование и оплату этих счетов перевозчиком/ судовладельцем.

Оплата дисбурсментских счетов должна производиться до выхода судна из порта.

Оплата должна производиться со ссылкой на реквизиты договора между портом и агентом.

*Начальник порта*



## ПРИЛОЖЕНИЕ № 1.

*Основные условия транспортно-экспедиторского обслуживания грузов в Мариупольском морском торговом порту.*

### 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.

1.1. Регулирование правоотношений между портом, грузовладельцами и их экспедиторами строится на положениях Гражданского, Хозяйственного кодексов Украины, Кодекса торгового мореплавания Украины, Закона Украины «О транспортно-экспедиторской деятельности», «Временного положения о месячном планировании и организации перевозок экспортных, импортных, транзитных грузов железнодорожным, морским и речным транспортом», утвержденным Постановлением Кабинета министров Украины № 357 от 17.05.93г., Приказа Минтранса Украины №188 от 12.03.03г. и других нормативных документов.

Настоящие Основные условия транспортно-экспедиторского обслуживания грузов (далее Условия ТЭО) определяют общие основы регулирования договорных отношений Порты и Грузовладельца, возникающие в связи с перегрузкой, складированием, хранением и транспортно-экспедиторским обслуживанием груза в пределах территории и акватории Порты.

В соответствии со ст.76 Кодекса торгового мореплавания Украины Порт обеспечивает выгрузку и погрузку грузов, документальное оформление приема и сдачи грузов, хранение грузов в порту, крепление и сепарацию грузов и другие операции, сопутствующие переработке грузов в порту

1.2. Условия ТЭО не касаются правоотношений Грузовладельца с третьими лицами. Эти правоотношения не создают каких-либо обязательств для Порты. От имени и по поручению Грузовладельца при исполнении договоров и настоящих Условий ТЭО может выступать третье лицо (в том числе экспедитор или агент). В этом случае при неисполнении или ненадлежащем исполнении обязательств третьим лицом Грузовладелец несет ответственность как за свои собственные действия.

1.3. Проверка качества, количества, комплектности грузов в Порту производится с привлечением экспертов независимой организации и письменным уведомлением Порты о предстоящей экспертизе в случаях, когда такой контроль необходим Грузовладельцу, Судовладельцу, Фрахтователю с оформлением последними отдельного соглашения на данные операции.

1.4. Настоящие Условия ТЭО не распространяются на обработку судов и грузов, обрабатываемых силами и средствами клиентуры. Порт в этих случаях заключает отдельные договоры, в которых отражает условия обработки указанных грузов.

1.5 Обработка портом навалочных химических грузов без использования складов порта осуществляется в соответствии с утвержденным Положением "О порядке обработки минеральные удобрений и других навалочных грузов в Мариупольском порту", а также договора с Донецкой железной дорогой "Об организации перевозок грузов и проведения расчетов за перевозки и предоставленные услуги железной дорогой».

1.6. Грузовладелец оплачивает Порту все выполненные работы и оказывает услуги по действующим Прейскурантам, Тарифам и Договорам.

### 2. СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ.

2.1. Условия ТЭО применяются ко всем договорам Порты независимо от национальной принадлежности судна, перевозчика, Грузовладельца или любого другого заинтересованного лица, а также к контрактам и договорам Грузовладельца (его экспедитора) или морского перевозчика (его агента) по договорам линейной перевозки, если они имеют отношение к Порту.

2.2. Если какие-либо обычаи или правила соответствующей отрасли расходятся с Условиями ТЭО настоящего Свода обычаев порта, то последним отдается предпочтение.

2.3. Вопросы, относящиеся к предмету регулирования Условий ТЭО и не нашедшие в них прямого разрешения, подлежат разрешению в соответствии с общими положениями гражданского права, КТМ Украины и другими нормативными актами Украины.

2.4. Условия ТЭО становятся составной частью Договора, если при заключении Договора

Порт указывает на Условия ТЭО другой стороне.

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

2.6. В соответствии с гл. 65 ГКУ и Закона Украины "О транспортно-экспедиторской деятельности" от 01.07.2004г. в качестве полномочного представителя грузовладельца в правоотношениях с портом может действовать экспедитор, который представляет интересы грузовладельца на основании договора между грузовладельцем и экспедитором, и, выданной последнему грузовладельцем доверенности.

Порт вступает в правоотношения с экспедитором грузовладельца и выполняет его поручения только после предоставления экспедитором порту надлежаще оформленной доверенности, выданной грузовладельцем с указанием предела полномочий экспедитора и срока ее действия.

### *3. ЗАВОЗ ГРУЗОВ В ПОРТ.*

3.1. Без Договора с Портом грузы в Порт, как правило, не направляются и Портом не принимаются.

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 Порта (отзыва).

3.3. При наступлении обстоятельств, которые угрожают другим грузам, имуществу, людям, животным и окружающей среде. Порт вправе продать такие грузы, уведомив об этом Грузовладельца (его представителя или экспедитора), а в случае крайней необходимости в целях предотвращения опасности повреждения, уничтожить такие грузы без предварительного уведомления Грузовладельца и без уплаты компенсации.

3.4. Отзыв от Грузовладельца по грузам, отгрузка которых в соответствии с правилами, производится только по прямому варианту — к моменту прихода судна под погрузку, а по иностранным судам инофрахтователей — на основании информации Грузовладельца (его представителя или экспедитора) о времени прихода судна.

3.5. Грузы, завезенные в Порт без подтверждения (отзыва) и сверх согласованных единовременных объемов хранения, Портом не принимаются.

3.6. В случае поступления в Порт грузов, перечисленных в пунктах 3.2. и 3.5. настоящей главы, Грузовладелец несет ответственность за любые последствия, могущие возникнуть в связи с таким завозом, даже если отсутствовали небрежность или неправильное обращение со стороны Грузовладельца.

3.7. Грузовладелец (его представитель или экспедитор) до 15 числа по экспортным грузам, а по импортным грузам — до 25 числа предпланового месяца (аналогично транзит) сообщает Порту объем и наименование груза, на который имеется Договор, и даты подхода судов с целью сокращения сроков хранения грузов в порту грузовладельцы/их экспедиторы обязаны подавать в порт под обработку суда и вагоны/автомобили максимально сближенными по времени. Примечание: В отдельных исключительных случаях, получив предварительное согласие Порта, при отсутствии Договора Грузовладелец может завезти груз в Порт. При этом понимается, что Договор будет заключен позднее, а Грузовладелец обязан в этом случае кроме выполнения всех необходимых действий, указанных в Своде обычаев, предоставить Порту более полную информацию о грузе (наличии лицензии, транспортных условиях контракта, стране назначения, свойствах груза, его вредности).

3.8. Грузовладелец (его представитель или экспедитор) самостоятельно решает вопросы выделения плана на вагоны, включая все расчеты с железной дорогой, обеспечивает включение своих грузов в "План подачи вагонов" в установленном порядке и сообщает Порту план вагонов или представляет информацию о завозе (вывозе) грузов другими видами транспорта.

3.9. Завоз опасных и разрядных грузов производится в строгом соответствии с действующими

правилами перевозки данных грузов. Грузовладелец (его представитель или экспедитор) согласовывает заранее и производит отгрузку их в Порт только после подтверждения последнего.

3.10. Принятие грузов, согласованных к завозу в порт, может быть запрещено только в чрезвычайных случаях, предусмотренных КТМ. О запрете, временной остановке или ограничении груза начальник порта немедленно сообщает отправителям грузов.

3.11. Размещение и крепление тяжеловесных грузов и крупногабаритного оборудования, создающих удельные нагрузки на судовые конструкции, превышающие допустимые, должны производиться по индивидуальным проектам, разрабатываемым специализированной организацией и/или перевозчиком за счёт грузовладельца и по его заказу. Проект согласовывается с перевозчиком и вручается Порту.

#### *4. ОБЯЗАННОСТИ ПОРТА И ГРУЗОВЛАДЕЛЬЦА.*

4.1. Порт производит прием и учет движения поступающих грузов по ж/д накладной, товаро–транспортной накладной, коносаменту, судовой накладной, а также учет запасной тары грузовладельцем, его представителем или экспедитором, и за его счет проводит натурную и документальную инвентаризацию грузов, переработанных портом за инвентаризационный период (с 1 октября предыдущего года по 30 сентября текущего года).

4.2. Порт обеспечивает хранение грузов в закрытых складах либо открытых складских площадках в пределах норм единовременного хранения и максимальных сроков хранения. Порт устанавливает нормы и сроки хранения грузов в порту, в случае превышения которых Порт применяет в установленном порядке повышенные ставки плат за хранение. При не вывозе Грузовладельцем (его представителем или экспедитором) груза из порта в согласованные в Договоре предельные сроки нахождения груза в Порту, груз подлежит реализации, согласно действующему законодательству Украины.

4.3. Грузовладелец (его представитель или экспедитор) выдает Порту необходимую информацию о грузах: условиях и способе перевозки с учетом выполнения требований в контрактах к таре и маркировке; условиях хранения и перегрузки; порядок определения веса грузов и т. д. Предоставляет в распоряжение Порты все необходимые таможенные, транспортные и товароспроводительные документы, карантинные и прочие сертификаты, в том числе декларации и сертификат ИМКО для приложения к перевозочным документам при передаче груза. Решает вопросы с органами таможенного контроля по вскрытию грузовых мест / контейнеров для осуществления проверки по требованию компетентных органов.

4.4. Грузовладелец 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. Своевременно заключает договор с сюрвейерскими организациями об участии экспертов-сюрвейеров в проверке количества, качества, свойств и других характеристик прибывающего груза, и уведомить об этом порт.

Подписывает документы тальманского счета. Налагает на вагоны/автомобили, с отгруженными из порта грузами свои пломбы либо пломбы экспедитора.

Регулирует с грузополучателями (без участия порта) все вопросы по количеству и качеству грузов, приемка/отгрузка которых производилась с участием сюрвейеров, тальманов грузовладельцев/экспедиторов.

4.5. Грузовладелец обязан предусматривать в контрактах направление в Порт грузов в прочной, исправной, стандартной и соответствующей ГОСТам таре, пригодной для перевозки всеми видами транспорта, с надлежащим нанесением на грузовые места установленной маркировки, а также с указанием мест застропки, центра тяжести и предупредительных знаков. Решает вопросы с морским и /или железнодорожным перевозчиком о приемке грузов в таре, имеющей дефекты, либо не обеспечивающей сохранность груза.

4.6. Для перетаривания в Порту грузов Грузовладелец обеспечивает Порт запасной тарой

(мешки, ящики, картонные коробки, бочки и др.) в необходимом количестве. Своевременно подает порту заявку на перетаривание нарушенных грузовых мест либо на ремонт тары.

#### *Экспортные, транзитные и реэкспортные грузы*

4.7. Порт производит раскредитование документов на прибывшие вагоны с экспортными грузами за счет грузовладельца и на основании их доверенности. В обязанности Порта входит:

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

Очистка вагонов после выгрузки, кайловка и рыхление слежавшихся, смерзшихся навалочных грузов за счет грузовладельцев/ экспедиторов.

4.7.2. Прием на склад от железной дороги и других видов транспорта исправных тарных и штучных грузовых мест, прибывших в адрес Грузовладельца — 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 Грузовладельца.

4.7.3. Прием генеральных грузов прибывших в Порт по железнодорожной накладной с указанием в графе "количество мест" - "навалом", или при невозможности перерасчета количества мест Портом в вагоне до начала выгрузки, осуществляется счетом грузовых мест экспертом ТПП или сюрвейером независимой организации, заказанных Грузовладельцем, его представителем, экспедитором и за его счет. В случае, если Грузовладелец, его представитель, экспедитор не закажет такового, Порт принимает груз повагонно с перерасчетом фактического количества мест в вагоне без проверки веса. При этом Порт не несет ответственность за количество мест и вес груза, в выгруженном вагоне

В этом случае, на основании "Правил пользования вагонами и контейнерами", утвержденных Приказом Министерства транспорта Украины от 25 февраля 1999 года №113, памятка о пользовании вагонами, предоставленная станцией "Мариуполь-порт", заполняется представителем Порта и железной дороги во время уборки вагонов тепловозом станции

На обнаруженную разницу мест и веса порт составляет «акт общей формы» и предоставляет его Грузовладельцу, или его представителю, экспедитору.

4.7.4. Прием навалочных грузов от смежных видов транспорта порт осуществляет в соответствии с действующими Правилами, если иное не предусмотрено Договором с Грузовладельцем. Складирование - на открытых площадях порта.

4.7.5. Складирование и хранение грузов производится Портом вагонными, судовыми и коносаментными партиями. Грузы размещаются таким образом, чтобы в необходимых случаях имелась возможность перерасчета количества мест.

Однородные навалочные и насыпные грузы одного сорта могут складироваться в общий штабель, если правилами хранения не предусмотрено иное.

Снятие с учета недостающего груза, образовавшегося из-за его естественной убыли, производится Портом по существующим нормативным документам.

Порт и грузовладелец, его представитель, экспедитор могут договором определить и другие условия складирования и хранения груза.

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

4.7.7. 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, и крепление, спецкрепление грузов на палубе и в трюмах судна под контролем последнего.

4.7.8. Перетаривание отдельных мест груза, обмер груза, ремонт тары, нанесение маркировки, рихтовка, окраска отдельных грузовых мест и другие работы по дополнительным заявкам

Грузовладельца.

4.7.9. Грузовладелец, его представитель, экспедитор в любом случае, после получения "Коммерческого акта" от железной дороги предоставляет копию акта Порту.

4.7.10. Производить выписку коносаментов (Mate's receipt) и манифестов в необходимом количестве по мере погрузки отдельных коносаментных партий и передачу их Грузовладельцу, его представителю, экспедитору или, по их указанию, рассылку соответствующим адресам.

Изготовление копий коносаментов (Mate's receipt) производится Портом за установленную плату, при этом в оплачиваемое количество входят все копии коносаментов (Mate's receipt), в том числе требуемые в соответствии с таможенными правилами портов стран назначения грузов.

В порядке исключения, и в отдельных случаях по письменному заявлению, Грузовладелец, его представитель, экспедитор самостоятельно производит выписку коносаментов (Mate's receipt) о чем последний делает дополнительно запись в поручении (погрузочном ордере).

Коносаменты (Mate's receipt), с обязательно указанием весом груза "Брутто" Грузовладелец, его представитель, экспедитор выписывает в полном комплекте, требуемом для вручения всем пользователям, согласно существующим нормативным документам.

При этом обо всех дополнениях и изменениях, вносимых в коносамент (Mate's receipt), после подписания поручения (грузового ордера) капитаном судна, принявшего статус штурманской расписки, Грузовладелец, его представитель, экспедитор письменно извещает Порт. Порт, на основании предоставленного письма, выписывает манифест с учетом требуемых дополнений и изменений. Грузовладелец, его представитель, экспедитор берет на себя всю ответственность за внесенные дополнения и изменения и оговорки по количеству и состоянию груза, вписанные капитаном судна в коносамент (Mate's receipt). При этом все возникшие претензии и вопросы, разрешаются Грузовладельцем, его представителем, экспедитором без участия Порта".

4.8. В обязанности Грузовладельца входит:

4.8.1. При необходимости - участие в согласовании с судовладельцем условий сдачи груза на судно.

4.8.2. Оговаривать в контрактах подачу судов, пригодных для перевозки соответствующих грузов на основе договора с портом.

4.8.3. Производить предварительную оплату платежей за перевалку и хранение груза в объемах не менее месячного завоза и обеспечивать порт средствами для расчета с железной дорогой, взимаемых согласно Уставу железных дорог и Правил перевозок.

4.8.4. Обеспечивать правильное оформление железнодорожных накладных, в том числе внесение следующих данных Грузоотправителем:

- наименование Грузовладельца,
- номер договора с портом, либо наименование экспедитора,
- страна назначения,
- номер контракта, спецификации, заказ - наряд завода изготовителя,
- номер лицензии на вывоз, если таковая требуется,
- количество мест и вес для тарно-штучных грузов,
- вес, способ его определения для навалочных и насыпных грузов,
- в графе "Получатель" необходимо указать название Грузополучателя (его представителя или экспедитора), его код, присвоенный Донецкой железной дорогой на основании "Инструкции по кодированию объектов станции, наименований грузоотправителей, грузополучателей и грузов на железных дорогах", с обязательной отметкой о подаче вагонов на железнодорожные пути Порта.
- подписывать Памятку о пользовании вагонами (контейнерами) совместно с ответственным лицом железной дороги, в соответствии с "Правилами пользования вагонами и контейнерами", утвержденными Приказом Минтранса Украины от 25.02.99г. №113.

4.8.5. За 48 часов до начала погрузки судна вручать Порту, заверенное штампом таможни (если предусмотрено правилами), поручение (погрузочный ордер) совместно с грузовыми списками на каждую судовую партию груза, поступающего в порт для последующей морской перевозки, со-

держатель следующие сведения:

- наименование и адрес отправителя и получателя, их адреса,
- пункт назначения,
- наименование груза, число мест, род упаковки, марки и знаки на товарных местах, вес (нетто, брутто), объем груза, состояние груза и упаковки или отметки об ее отсутствии,
- сведения о приложенных документах, которые должны следовать при грузе.

Вносить запись в поручение (погрузочный ордер) о том, что количество насыпных, навалочных (так же чугуна, металлолома, ферросплавов и т/п), наливных грузов проверяется по осадке судна скорвейером, заказанным Грузовладельцем, его представителем или экспедитором.

Если груз, указанный в поручении (погрузочном ордере), при приеме портом от отправителя был взвешен, то в поручение (погрузочный ордер) вносится запись "Вес проверен". Если груз принимался портом без проверки веса, вносится запись "Вес по заявлению отправителя".

Поручения и другие документы на опасные грузы должны быть оформлены в соответствии с Правилами МОПОГ, ИМО.

Поручения, не имеющие всех предусмотренных формой реквизитов, Порт не принимает. Такие поручения возвращаются Грузовладельцу, его представителю, экспедитору с указанием причины.

4.8.6. Решать с железной дорогой вопросы переадресовки грузов, с оплатой всех причитающихся Порту и железной дороге платежей.

4.8.7. Принять все меры к вывозу груза из порта в согласованные в Договоре сроки.

4.8.8. Обеспечить решение всех пограничных, таможенных, карантинных, ветеринарных, экологических и др. формальностей по грузу.

4.8.9. Обеспечить Порт информацией о подходе судов под погрузку (выгрузку) не позднее 4 суток до подхода. Если переход составляет менее 4 суток Грузовладелец, его представитель, экспедитор извещает Порт, немедленно, после получения информации.

#### *Импортные, транзитные и, снятые с экспорта грузы*

4.9. В обязанности порта входит:

4.9.1. Перегрузка зерна, семян сельскохозяйственных культур, шрота навалом и т.п. "из" или "в" речные суда, баржи, автомашины производится по прямому варианту или через склады порта (береговые, плавучие).

Перевалка скоропортящихся, режимных, опасных (входящих в перечень МОПОГ, ИМО), сахара-сырца, концентратов цветных металлов и химических грузов навалом и т.п. производится только по прямому варианту.

4.9.2. Прием грузов от судов по коносаментам.

Генеральные грузы принимаются на борту судна по наружному осмотру с проверкой маркировки и с обязательным двусторонним счетом количества мест тальманами Порта и судна.

Тарно-упаковочные и штучные грузы принимаются по стандартному или трафаретному весу, указанному на грузовых местах, а при отсутствии данных о весе каждого грузового места - по среднему коносаментному весу.

Грузы, прибывшие в поврежденной, имеющей доступ к содержимому, таре, со следами хищения или явного несоответствия веса весу, указанному в коносаменте, принимаются от судна со сплошной перевеской или пересчетом содержимого с участием судна, порта и таможи.

По заявкам Грузовладельца, его представителя, экспедитора, или по письменному требованию контролирующих организаций, а также, когда требуют действующие правила, порт организует в процессе выгрузки выборочную или контрольную перевеску грузов, а в исключительных случаях - сплошную перевеску соответствующих партий груза (мяса, свежих овощей, фруктов и т.п.) с составлением отвесов и актов перевески. Возмещение расходов Порту, связанных с перевеской грузов и оплату работы экспертов производит Грузовладелец, его представитель, экспедитор.

Количество навалочных и насыпных грузов проверяется Портом по осадке судна без перевес-

ки и фиксируется в генеральном акте. Фактический вес навалочных и насыпных грузов определяется представителем порта, представителем Грузовладельца, его представителя, экспедитора и весовщика железнодорожной станции на вагонных весах станции Мариуполь-порт при передаче грузов на железную дорогу, или автомобильных весах при выдаче их на месте.

4.9.3. Организация по заявкам Грузовладельца (его представителя или экспедитора) и за его счет фумигации грузов животного и растительного происхождения в судах и в контейнерах, а также фумигации контейнеров из-под этих грузов в соответствии с действующим в Порту порядком.

4.9.4. Отгрузка импортных грузов любым видом транспорта: железнодорожным, автомобильным, а также выдача грузов на месте — в соответствии с разрядками Грузовладельца (его представителя или экспедитора) по его поручению. Разрешение вопросов об отправке не вагонных партий осуществляется Грузовладельцем (экспедитором) без участия порта. В перевозочных документах отправителем груза указывается Грузовладелец (экспедитор), его название, код и адрес.

Пломбирование подвижного состава с импортными грузами производится грузовладельцем либо его экспедитором своими пломбами.

4.9.5. Отгрузка импортных грузов в сроки, обусловленные Договором, при условии подачи транспортных средств Грузовладельцем (экспедитором).

4.9.6. Если задержка отгрузки произошла по причине, не зависящей от Порта (согласование особых условий перевозки грузов в дефектной таре, отсутствие необходимых документов, чертежей, фумигации, экспертиза, изготовление особых приспособлений и др.), отгрузка производится после согласования и устранения Грузовладельцем (его представителем или экспедитором) или под его гарантию.

4.9.7. Переадресовка и переотправка груза по назначению за счет Порта, если отправка произведена не по назначению по его вине, и за счет Грузовладельца, если неправильное отправление груза произошло по вине Грузовладельца (его представителя или экспедитора).

4.9.8. Производство работ по креплению и сепарированию грузов в вагонах и на судах с соблюдением технических условий крепления, действующих на соответствующем виде транспорта. Работы по спецкреплению, крепежные и сепарационные материалы — за счет Грузовладельца.

4.9.9. Отгрузка и сдача на месте грузов, снятых с экспорта — по разрядке Грузовладельца.

4.9.10. Ремонт тары, переупаковка грузов в запасную тару, предоставленную Грузовладельцем, маркировка и перемаркировка, специфицирование, рассортировка грузов и тары, ненадлежащее состояние которых отражено в актах-извещениях и других актах, — по заявке Грузовладельца (его представителя или экспедитора) и за счет Грузовладельца. Ремонт тары грузов, поврежденных портом, производится за счет Порта.

4.10. В обязанности Грузовладельца входит:

4.10.1. Обеспечивать Порт в сроки, предусмотренные разделом 1 настоящего Свода информацией о грузах, прибывших на судах, зафрахтованных иностранными фирмами, независимо от принадлежности судна, с указанием наименования количества мест и веса, расположения грузов по трюмам, с указанием тяжеловесов.

4.10.2. Обеспечивать прием грузов, выгружаемых по прямому варианту, и подачу в Порт транспортных средств под вывоз грузов, прибывающих в адрес Грузовладельца, и их пломбирование своими пломбами. Грузовладелец обязан вывезти импортный груз, принятый Портом на склад, в течение 10 дней с момента приема груза на склад, если иное не оговорено в договоре с Грузовладельцем.

4.10.3. Согласовывать с перевозчиками и Портом условия отгрузки или сдачи на месте грузов, прибывших в Порт в таре и упаковке, не обеспечивающей дальнейшей сохранной транспортировки, с 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.

Согласовывать с транспортными организациями и Портом заблаговременно до начала отгрузок по контракту порядок перегрузки и перевозки скоропортящихся и режимных грузов.

4.10.4. Обеспечивать предварительное согласование с транспортными организациями перевозки негабаритных и тяжеловесных. Предоставлять Порту разработанные и утвержденные чертежи на ж.д. подвижной состав и проекты морской перевозки.

4.10.5. Регулировать с получателем без участия Порта все вопросы по количеству груза, определение которого производилось в Порту с участием экспертов.

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

5.1. При перевозке экспортных и транзитных грузов в контейнерах и пакетах:

5.1.1. Контейнеры принимаются Портом от железной дороги или другого вида транспорта и сдаются Портом на судно по наружному осмотру, с проверкой соответствия пломб требованиям стандарта, четкости оттисков на пломбах, исправности технического и коммерческого состояния, контейнеров в соответствии с действующими правилами.

5.1.2. При обнаружении Портом в момент приема контейнеров с техническими неисправностями или повреждениями, отсутствием пломб, неисправностью пломб, неясными оттисками на пломбе, расхождением знаков на пломбе с данными перевозочных документов, попутными пломбами, несоответствием приложенных документов или в случае прибытия контейнера без документов (во всех случаях без доступа к грузу) Порт имеет право отказать в приеме таких контейнеров.

При обнаружении в момент передачи от перевозчика контейнера с неисправностями, угрожающими сохранности грузов Порт 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.

5.1.3. 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 Портом за счет Грузовладельца в следующем порядке:

5.1.3.1. Контейнеры с экспортными грузами вскрываются Портом в присутствии представителя контролирующей организации, Грузовладельца. (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 Грузовладельца и/или пломбами контролирующей организации. Оттиски и число наложенных пломб также указывается в акте досмотра. Акт досмотра подписывается представителями контролирующего государственного органа, производившего досмотр груза, Порта, таможенного учреждения и Грузовладельцем (его представителем или экспедитором).

Пломбы грузоотправителя передаются Грузовладельцу (его представителю или экспедитору) вместе с актом досмотра.

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

5.1.3.2. Если контролирующая организация потребовала переложить груз в контейнере, эти операции осуществляет Порт в присутствии Грузовладельца (его представителя или экспедитора) за счет Грузовладельца. Акт досмотра оформляется в том же порядке с отражением фактического наличия и состояния груза против документов. Снятые пломбы передаются Грузовладельцу (его представителю или экспедитору) вместе с актом досмотра.

5.1.4. Загрузка экспортных грузов в контейнеры для дальнейшей отправки на экспорт осуществляется с участием Грузовладельца (его представителя или экспедитора) и ими пломбируется.

5.1.5. В исключительных случаях по поручению Грузовладельца (его представителя или экс-



педитора) и по согласованию с Портом производится расформирование контейнеров с экспортными грузами, прибывшим с исправными пломбами грузоотправителя, с участием Грузовладельца (его представителя или экспедитора). Заявка на расформирование прикладывается к поручению Грузовладельца (его представителя или экспедитора), при этом Порт не несет ответственности за состояние грузов в контейнере.

5.1.6. По заявке экспедитора допускается погрузка в один контейнер нескольких коносаментных партий экспортного или транзитного груза в адрес одного получателя. При этом на каждый сборный контейнер экспедитором составляется реестр с указанием номеров коносаментных партий и количества мест в них.

5.1.7. Прием груза в пакетах от железной дороги или других видов транспорта производится Портом по наружному осмотру.

При обнаружении отдельных повреждений мест, Порт производит вскрытие пакета с проверкой содержимого, перетарирование, и проверку веса поврежденных мест за счет сдающей стороны, оформляя такие случаи коммерческими актами.

5.1.8. Отгрузка экспортных и транзитных грузов на суда в пакетах производится Портом по количеству исправных пакетов без проверки количества мест в пакете с указанием в коносаментах количества пакетов и веса заявленного отправителем. Пакеты должны соответствовать требованиям ГОСТов.

5.2. При перевозке импортных грузов в контейнерах и пакетах:

5.2.1. При заключении контрактов Грузовладелец предусматривает обязанность грузоотправителя опломбировать контейнер надежными пломбами-запорами.

5.2.2. Контейнеры принимаются Портом 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 Портом от судна контейнеров с импортными грузами включаются в генеральный акт, в котором указывается количество контейнеров, принятых Портом, и номера актов-извещений.

5.2.3. При обнаружении Портом в момент приема контейнеров наружных технических неисправностей без доступа к грузу, а также при обнаружении неясных знаков на пломбах, несоответствия знаков и номеров на пломбах знакам и номерам, указанным в перевозочных документах, сдающая сторона (перевозчик или его агент) навешивают дополнительно свою пломбу, а также устраняют техническую неисправность своими силами или средствами Порта за счет перевозчика.

Эти контейнеры принимаются без вскрытия и проверки содержимого с оформлением акта-извещения, в котором фиксируются состояние и оттиски пломб (против коносамента) и оттиски пломб агента.

5.2.4. Во всех случаях возможного доступа к грузу либо невозможности их дальнейшей транспортировки, проверка контейнеров производится Портом с участием перевозчика или его агента. О результатах проверки составляется акт-извещение. В акте-извещении кроме результатов досмотра указывается количество и оттиски снятых и вновь наложенных пломб. После проверки контейнер пломбируется пломбой перевозчика либо его агента.

5.2.5. В случае прибытия контейнера без документов либо с грузом, запрещенным к ввозу на Украину, без разрешения таможи груз с борта судна не выгружается.

5.2.6. Вскрытие контейнеров и грузовых мест, находящихся в контейнерах, 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 загрузка по окончании досмотра производятся Портом за счет Грузовладельца в следующем порядке:

5.2.6.1. Контейнеры с импортными грузами вскрываются Портом в присутствии представителя контролирующей организации, потребовавшей досмотра, Грузовладельца (его представителя или экспедитора) или по его поручению эксперта.

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 Грузовладельца. Оттиски и число наложенных пломб также указываются в актах. Акты подписываются представителями контролирующей организации, производившей досмотр груза таможенного учреждения, Грузовладельца (его представителя или экспедитора) и Порта. Пломбы иностранного грузоотправителя передаются Грузовладельцу (его представителю или экспедитору) с актом досмотра.

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

5.2.6.2. Если контролирующая организация потребовала переложить груз в контейнере, эти операции осуществляет Порт за счет Грузовладельца. Акт досмотра оформляется в том же порядке с отражением фактического наличия и состояния груза против документов. Снятые пломбы иностранного отправителя вручаются Грузовладельцу (его представителю или экспедитору).

5.2.7. В необходимых случаях по поручению и за счёт Грузовладельца Порт производит загрузку импортных грузов в контейнеры для дальнейшей отправки получателю. Пломбирование контейнеров в этом случае производится пломбами Грузовладельца (его представителя либо экспедитора). Погрузка груза в контейнеры осуществляется с участием представителя Грузовладельца либо Экспедитора.

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

В этом случае снятие пломб иностранного отправителя производится Портом с участием эксперта, вызываемого Грузовладельцем (его представителем или экспедитором) за счет Грузовладельца. Результаты проверки грузов в расформированном контейнере с импортными грузами оформляются актом экспертизы.

5.2.9. Отгрузку из Порта импортного груза в пакетах Порт производит с указанием в транспортных или приемо-сдаточных документах количества исправных пакетов и веса, заявленного Грузовладельцем (его представителем или экспедитором). Вес пакета указывается "по заявлению" Грузовладельца.

В случае невозможности загрузки вагонов или контейнеров нестандартными пакетами с импортными грузами по их габаритам, расформирование пакетов производится Портом по заявке Грузовладельца (его представителя или экспедитора) с участием эксперта и оформлением актов экспертизы. Дальнейшая отгрузка производится отдельными грузовыми местами. При наличии поврежденных мест, а также мест, которые невозможно отправить обычными транспортными средствами Грузовладелец (его представитель или экспедитор) решает вопрос об их отправке. Порт не отвечает за состояние грузов в пакетах.

5.2.10. При перевозке грузов в контейнерах Перевозчик (его агент) обязан в провозных документах указать контейнеровладельца.

## *6. СТРАХОВАНИЕ*

6.1. Обязанность страхования груза от утраты, порчи и повреждения, а также ответственности перед третьими лицами лежит на Грузовладельце.

## *7. ПРАВО ЗАЛОГА*

7.1. Если грузовладелец /его экспедитор не производят оплату выставленных портом счетов с приложенными обосновывающими документами и не удовлетворяет претензионные требования порта, последний в соответствии с параграфом 7 главы 49 Гражданского кодекса Украины производит удержание принадлежащего груза. Расходы по хранению удерживаемого портом груза отно-

ся за счет грузовладельца. Право залога обеспечивает требования Порта в полном объеме, включая возмещение всех убытков Порта из-за просрочки исполнения Грузовладельцем Договора, в т. ч. расходов по содержанию заложенного груза, комиссионных и таможенных сборов и др.

7.2. Если в процессе исполнения обязательств Порт установит неплатежеспособность Грузовладельца, Порт приобретает право обратиться взыскание на предмет залога, в т. ч. для обеспечения еще не подлежащего оплате требования.

7.3. При случайной гибели застрахованного груза, находящегося под залогом, Порт приобретает право преимущественного удовлетворения из страхового возмещения.

7.4. Порт вправе применить к грузу право залога в случае нарушения Грузовладельцем (его представителем или экспедитором) условий Договора, в т. ч.: сроков вывоза груза по Договору.

7.5. Порт имеет право самостоятельно реализовать в установленном порядке находящийся под залогом груз, известив об этом Грузовладельца (его представителя или экспедитора). Порт освобождается от обязательств по отношению к реализованному грузу и документам после представления Грузовладельцу (его представителю или экспедитору) отчета об остатке средств за вычетом расходов Порта по этому грузу, удержания задолженности Грузовладельца, уплаты торговых и иных платежей по данному грузу.

7.6. Право залога прекращается:

7.6.1. при удовлетворении залогового требования;

7.6.2. при гибели по вине Порта груза, находящегося под залогом;

7.6.3. при переходе прав, составляющих предмет залога, к Порту в порядке уступки требования;

7.6.4. При получении от Грузовладельца (его представителя или экспедитора) надлежаще оформленной гарантии или поручительства третьих лиц.

8.1. Начисление портовых сборов и оплата услуг порта производится в соответствии с Постановлением Кабинета министров Украины № 1544 от 12.10.2000г., Приказов Министерства транспорта № 711 от 15.12.2000г. и № 188 от 12.03.2003г.

8.2. Своевременно, в течение не более 10 банковских дней производит оплату счетов порта за выполненные портом в интересах грузовладельцев/их экспедиторов работы и оказанные услуги. Возмещает порту все причиненные ему по вине грузовладельцев/их экспедиторов убытки, а также оплачивать установленную договорами пенью за несвоевременную оплату счетов порта.

Самостоятельно оплачивает штрафы железной дороги и демередж судовладельцам за простои вагонов и судов, кроме случаев простоев, происшедших по вине порта.

При не поступлении в порт по вине грузовладельца запланированных месячным планом завоза грузов, Порт имеет право потребовать от грузовладельца оплаты 50% стоимости обработки не завезенных грузов.

8.3. Порт несет ответственность за недостатки, повреждения, пересортицу грузов, происшедших по его вине в размере действительного ущерба, а также за простои и повреждения по его вине вагонов, судов и судового оборудования.

*Начальник порта*

**ПРИЛОЖЕНИЕ № 2**

*Валовые нормы обработки судов в Мариупольском морском торговом порту*

№ п.п.	Наименование грузопотока	Вид операции	Норма: тн (шт.) судо-сут.	Примечания
1	2	3	4	5
1.	Рефгрузы (на палетах)	В/П	400	Прямой вариант
2.	Семя подсолнечника и др. легков. грузы	П	1100	- " -
3.	Ячмень, пшеница	П	1500	- " -
4.	Соевый шрот, сахар сырец, тапиока насыпью	В	1500	- " -
5.	Оборудование, гранблоки	В/П	400	
6.	Оборудование не габаритные и тяжеловесное (плавкраном)	В/П	350	
7.	Химикаты, удобрения в бигбегах и на палетах	П	800	
8.	Контейнеры ИСО (на специальных судах)	В/П	250	
9.	Контейнеры ИСО (на универсальных судах)	В/П	150	
10.	Разные тарно-штучные	В/П	500	
11.	Сталь листовая	П	2000	
12.	Катанка в бухтах, цветные металлы	П	1200	
13.	Металлопрокат в связанках (арматура, ст. заготовка, профиль и др.)	П	3000	
14.	Слябы	П	4500	
15.	Трубы малого диаметра: в связках	В/П	1000	
16.	Трубы малого диаметра: поштучно	В/П	800	
17.	Трубы большого диаметра	В/П	1000	
18.	Сталь в рулонах до 9,0 тс в пачках	П	3000	
19.	Сталь в рулонах свыше 9,0 тс	П	3500	
20.	Чугун навалом	П	3000	
21.	Уголь (крановый вариант)	П	7000	крупнокуск. уголь
22.	Уголь через УПК	П	8000	летом
			6000	зимой
23.	Кокс навалом	П	1600	прямой вар.
24.	Сера, удобрения (аммофос, диаммоний фосфат, аммиачная селитра и др.)	П	3000	по варианту: судно-пл. кр. судно
25.	Сера	П	3800	п/ваг-кр-судно
26.	Удобрения	П	2000	контр-кр-судно
27.	Клинкер, бокситы, цинковый, медный концентраты, руды навалом	В	2500	на склад
			1100	прямой вар.
28.	Глина	П	5000	летом
			4000	зимой
29.	Металлолом	П	1000	
30.	Шлак гранулированный	П	4000	Летом склад-
			3000	Зимой кран-судно
31.	Шлак гранулированный	П	3500	Летом п/ваг-
			2500	Зимой кран-судно

**ПРИМЕЧАНИЯ:**

1. Валовые нормы рассчитаны для 5-й группы судов.
2. 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.

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

3. При погрузке (выгрузке) судов 6-й группы и выше пересчет норм не производится.

4. При перегрузке грузов с морского судна на морское судно (борт-борт) и из морского судна на речное судно (и наоборот) применяются нормы, рассчитанные по группе лимитирующего судна.

*Начальник порта*

**ПРИЛОЖЕНИЕ №3**  
*Количество перегрузочных комплексов (ПК) в Мариупольском морском торговом порту*

№ п.п	Наименование грузопотоков	Вид операции	ПК
1.	Насыпные грузы (зерно, сахар и др. продовольственные)	В/П	1
2.	Тарно-штучные (киповые, бочковые, мешковые в палетах и др.)	В/П	1
3.	Оборудование, мелкопартийные тарно-штучные грузы	В/П	1
4	Контейнеры ИСО	В/П	1
5.	Металлогрузы	В/П	4*)
6.	Сера, минеральные удобрения (по согласованию с портом)	П	2**)
7.	Уголь через УПК	П	1
8.	Уголь, кокс, руды, бокситы	В/П	1
9.	Наливные	П	1 ***)
10.	Глина	П	3 ****)

**ПРИМЕЧАНИЯ:**

\*) В т.ч. 1 судно на 3-4 причале.  
 1 судно на 10 причале.  
 1 судно на 16 причале.  
 1 судно на 18 причале.

\*\*\*) В т.ч. 1 судно на 10-15 причал (сера комовая, Южный мол перегруз борт-борт).  
 1 судно на 5-18 причале (гранулированная сера).  
 1 судно на внутреннем рейде - у Южного мола перегруз борт-борт.

\*\*\*\*) Северный мол 1 судно перегруз борт-борт (мазут, дизельное топливо)

\*\*\*\*\*) В т.ч. 1 судно на 7 причале.  
 1 судно на 8 причале.  
 1 судно на 9 причале.

Начальник порта

*ПРИЛОЖЕНИЕ № 4*

*Нормы времени на маневровые и вспомогательные работы сухогрузных судов в Мариупольском морском торговом порту*

№ п.п.	Наименование операций	Суда самоходные полной грузоподъемностью				
		до 3000	3001-5000	5001-10000	10001-15000	15001 и более
1.	Швартовка к причалу с маневрами	0-30	0-45	1-00	1-15	2-00
2.	Отшвартовка от причала с маневрами	0-30	0-45	1-00	1-15	2-00
3.	Постановка на якорь или съёмка с якоря	0-30	0-45	0-45	1-00	1-15
4.	Перетяжка вдоль причала	0-30	0-30	0-45	0-45	1-00
5.	Перестановка в порту от причала к причалу своей машиной и буксирами	1-30	2-00	2-45	3-00	3-15
6.	Швартовка судна на два якоря кормой к молу	1-00	1-30	2-00	2-30	2-30
7.	Отшвартовка судна от мола	0-45	1-00	1-30	2-00	2-00

**ПРИМЕЧАНИЯ:**

1. В ледовых условиях и в тумане нормы времени на маневровые работы считаются по фактически затраченному времени.
2. Скорость хода судов по каналу считать 4,5 узла.

*Начальник порта*

*ПРАВА ПОРТА В ОТНОШЕНИИ ПРОВЕРОК И САНКЦИЙ.*

1. В соответствии с действующими правилами, международными и национальными нормами осуществлять проверку состояния судна, груза на соответствие конвенционным требованиям, в том числе проверку судовых документов, знаний, квалификационных и санитарных сертификатов членов экипажа.

2. При необходимости требовать от капитана судна проведение учебных тревог с целью проверки уровня профессиональной подготовки экипажа, а также участвовать в спасательных операциях.

3. В соответствии со ст.80,81 КТМ задержать судно в порту распоряжением начальника порта: по требованиям порта к судну вследствие повреждений портовых сооружений, иного имущества, навигационного оборудования;

по требованиям органов Министерства охраны окружающей природной среды при нарушении судном природоохранного законодательства Украины;

по просьбе третьих лиц, имеющих морские требования

Распоряжение начальника порта о задержании судна действительно в течение 3-х суток, до предоставления судовладельцем иного надлежащего обеспечения либо до наложения на судно ареста судебными органами.

4. В соответствии со ст.91 КТМ капитан порта отказывает в выдаче разрешения на выход из порта в случаях:

а) непригодности судна к плаванию, нарушений требований к его загрузке, снабжению, комплектованию экипажа и наличия других недостатков, представляющих угрозу безопасности плавания или здоровья находящихся на судне людей или угрозу причинения вреда окружающей природной среде;

б) нарушений требований к судовым документам;

в) неуплаты установленных сборов, штрафов и других платежей;

г) решения уполномоченных органов (таможенных, санитарно-карантинных, рыбоохраны, охраны окружающей природной среды и пограничных войск) - капитан порта задерживает судно до устранения обнаруженных недостатков или до уплаты причитающихся сборов, штрафов либо иных платежей.

О задержании судна немедленно уведомляется судовладелец.

Расходы, связанные с задержанием судна, в соответствии со ст.91 КТМ, несет судовладелец.

В соответствии со ст. 79 КТМ, а также Законом Украины от 13.09.2001г.

«О внесении изменений в Кодекс Украины об административных правонарушениях об ответственности за нарушения правил судоходства» начальник порта, его заместители, капитан порта за нарушения обязательного постановления по порту и другие административные правонарушения вправе налагать административные взыскания.

*Начальник порта*



*СЮРВЕЙЕРСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ НА ТЕРРИТОРИИ ПОРТА.*

1. Сюрвейер, действующий в соответствии с договорами услуг (гл. 63 ГКУ) по письменным заявкам продавцов, покупателей, грузовладельцев, судовладельцев, экспедиторов, агентов, страховщиков, на территории государственного морского торгового порта осуществляет следующие виды деятельности:

1.1. Консультирует и выдает рекомендации порту, судовладельцам, грузоотправителям, грузополучателям, фрахтовым, страховым и иным организациям по вопросам безопасности перевозок и сохранности грузов в периоды хранения, перевалки, перевозки, а также по вопросам состояния судов и оборудования.

1.2. Оказывает экспертные и инспекционные услуги по определению свойств, качества и количества грузов, идентификации грузов, условиям их перевозки, пригодности и готовности судов к приему и перевозке грузов, другие виды инспекционных и экспертных (сюрвейерских) услуг, включая вопросы безопасности мореплавания, с выдачей соответствующих сертификатов/сюрвейерских актов.

2. Сюрвейер обязан:

2.1. Осуществлять свою работу без вмешательства и создания препятствий для административно-хозяйственной деятельности Порта и других пользователей с соблюдением Правил нахождения на территории порта, а также нормативов по морской и экологической безопасности, Свода обычаев и Обязательных постановлений по порту.

2.2. Предоставлять порту копию заявок, а также письменную информацию о предстоящем проведении работ.

Информация должна содержать:

- наименование заказчика экспертизы/осмотра;
- предмет и цели предстоящей экспертизы/осмотра;
- сроки проведения экспертизы/осмотра;
- наименование судна и судовладельца (оператора) (если экспертиза будет проводиться на судне или при погрузке/выгрузке груза на судно/с судна);
- описание груза;
- информацию о грузовладельце (экспедиторе).

Информация подается сюрвейером не позднее, чем за сутки до начала проведения экспертизы/осмотра, независимо от наличия других источников информации.

2.3. Осуществлять экспертизу/осмотр на судне в сроки, не превышающие 1 часа после окончания портом грузовых операций.

2.4. Фотографирование в порту производить только с участием работника порта и наличия оформленного письменного разрешения на фотосъемку.

2.5. В процессе и по окончании работы письменно информировать ответственных работников порта (главного диспетчера, начальника ОГиКР) о замеченных недостатках.

*Начальник порта*

## 1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ:

### СТАТТЯ 1

1.1. Даний Звід звичаїв (далі ЗВІД) є локальним нормативним актом, розробленим і діючим відповідно до:

- Цивільного кодексу України,
- Господарського кодексу України,
- Кодексу торговельного мореплавання України,
- Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність»,
- Загальних правил перевезень вантажів залізничним транспортом,
- Загальних правил перевезень вантажів морським транспортом,
- Постанови Кабінету Міністрів України від 12.10.2000 р. № 1544, «Про портові збори»,
- Наказу Міністерства транспорту України № 711 від 15.12.2000 р. «Про внесення й доповнення до Зборів і плат за послуги, які надаються судам у морських торговельних портах України»,
- Наказу Міністерства транспорту України № 188 від 12.03.2003 р. «Про внесення змін і доповнень до Збірника тарифів на роботи й послуги, які надаються вантажовласникам морськими портами України»,
- Статуту Маріупольського торговельного порту,
- Обов'язкових постанов Маріупольського торговельного порту,
- інших нормативних документів, виданих компетентними органами влади і управління України.

1.2. Звід звичаїв регулює основні правовідносини, що виникають між:

- портом і морським перевізником і/або його агентом у зв'язку з вивантаженням, навантаженням зовні торговельних, каботажних або транзитних вантажів, а також обслуговуванням суден Портом;
- портом і вантажовласником і/або їхніми експедиторами в процесі переробки портом експортних, імпортних, каботажних або транзитних вантажів;
- портом і сюрвейерами, страховиками суден і вантажів та іншими особами.

1.3. Звід звичаїв є обов'язковим для застосування всіма зацікавленими сторонами, що здійснюють або обслуговують перевалку (зберігання) вантажів у порту й для суден, що оброблюються або обслуговуються портом.

1.4. Звід звичаїв є правовою базою для розробки типових і індивідуальних договорів порту з контрагентами з переробці вантажів і обслуговування суден, і регламентує:

- комерційний і виробничий режим роботи порту;
- порядок і умови завезення в порт і вивозу з порту вантажів морським, залізничним або автомобільним транспортом;
- порядок і умови заходу в порт і виходу з порту суден, їхнього навантаження, розвантаження й обслуговування;
- порядок і умови зберігання вантажів на складах порту.

### СТАТТЯ 2.

2.1. Порт розташований у північно-західній частині Таганрогської затоки Азовського моря з координатами: широта 47° 03' і довгота 37° 30' та захищений від моря Північним, Південним і Східним молами.

2.2. Порт відкритий для заходу суден цілий рік. Удень відкриття, а також закриття зимової навігації вважається день, офіційно оголошений у повідомленні порту. Порядок і умови необхідного в період зимової навігації криголамного проведення суден у порт (з порту) визначаються від-

повідно до обов'язкової постанови порту, а також відповідно до розпоряджень начальника штабу льодових проведення.

Захід військових суден і суден з атомними установками погоджується у встановленому директивними органами порядку.

2.3. Порт приймає судна довжиною до 250 м, з осадкою до 8,0 м.

2.4. Порт є режимною територією з особливим пропускним режимом, прикордонним і митним контролем. Пропускний режим порту регулюється спеціальним наказом начальника порту з урахуванням діючого законодавства України про прикордонний і митний контроль.

2.5. Для обробки транспортних засобів (суден, вагонів, автотранспорту) порт має у своєму розпорядженні відповідні виробничі потужності, у тому числі 18 причалів з осадкою 8,0 м, один з них вантажопасажирський причал, криті й відкриті складські площадки для зберігання вантажів, перевантажувальних механізмів:

- порталних кранів вантажопідйомністю від 5 до 40 тонн,
- плавучих кранів вантажопідйомністю 16, 100 і 150 тонн,
- автотранспорту вантажопідйомністю від 1,5 до 42 тонн і ін. техніки.

2.6. При навантаженні зернових вантажів на експорт автотранспортом клієнта, навантаження на судна провадяться через криті склади порту.

Вивантаження із суден і навантаження на судна рефрижераторних вантажів, зерна, цукру-сирцю, небезпечних вантажів відповідних класів, сірки, добрив насипом провадиться тільки за прямим варіантом.

Небезпечні вантажі переробляються портом за правилами МОПОГ, ІМО й тільки за попереднім узгодженням з портом.

Переробка мінеральних добрив, сірки та інших вантажів, що порошать, обмежується вимогами, висунутими відповідними санітарною і природоохоронною владою й зазначеними в робочих технологічних картах.

Шкідливі, небезпечні, швидкопсувні вантажі не підлягають зберіганню в порту й перевантажуються з вагонів/автомобілів на судна та із суден у вагони/автомобілі виключно за прямим варіантом, у зв'язку із чим вантажовласники/їхні експедитори зобов'язані сполучити за часом подачу суден і вагонів/автомобілів.

Роботи судновими вантажними засобами провадяться при силі вітру до 22 м/сек. включно.

2.7. Усі завезені в порт вантажі перед навантаженням на судна повинні мати декларації й сертифікат ІМО.

2.8. Порт працює цілодобово, включаючи вихідні й святкові дні. Нормальним робочим часом у порту вважається час із 8 до 17 годин, крім вихідних і святкових днів.

Передвихідні й передсвяткові дні вважаються за 3/4 звичайного нормального робочого часу.

Відповідно до КЗпП України святковими днями вважаються: 1 січня - Новий рік, 7 січня - Різдво Христове, 8 березня - Міжнародний жіночий день, 1 і 2 травня - День міжнародної солідарності трудящих, 9 травня - День Перемоги, 28 червня - День Конституції України, 24 серпня - День незалежності України, а також релігійні свята один день (неділя) - Великдень і один день (неділя) - Трійця.

На спеціальних договірних умовах порт може здійснювати роботи та робити послуги цілодобово, включаючи вихідні й святкові дні.

2.9. Усі операції, що виконуються на території і акваторії порту і стосуються основних видів його діяльності, можуть здійснюватися тільки силами і засобами порту або з його письмової згоди іншими особами на основі договорів або на підставі адміністративних актів вищестоящих організацій (відповідно до ст.73 КТМ).

### СТАТТЯ 3.

3.1. Прийом суден в порт під обробку, стоянку й інші операції провадиться тільки за попередньою згодою, після підтвердження порту про прийом.

3.2. Порт відкритий для міжнародного й каботажного плавань та в межах відведеної йому території і акваторії здійснює на підставі договорів із судновласниками, фрахтувальниками та іншими клієнтами роботи і послуги згідно з Додатком 1, а також:

3.2.1. Бункеровку суден мастильними матеріалами;

3.2.2. Водопостачання суден біля причалу або в акваторії порту, зняття льяльних, фекальних вод, зняття сміття;

3.2.3. Обслуговування суден портовими буксирами для заведення судна в порт, швартування, перешвартування, виведення з порту або забезпечення безпеки стоянки судна, а також надання катерів для перевезення членів екіпажа й пасажирів із судна й на судно.

3.2.4. Надання суднам по можливості вільних причалів або місця в аванпорту для передремонтної підготовки, матеріально-технічного постачання, дрібного ремонту, відстою та інших потреб.

3.2.5. Оформлення приходу-відходу судна;

3.2.6. Надання суднам місця в аванпорту для проведення фумігації й дегазації;

3.2.7. Спецкріплення вантажів кріпильними матеріалами вантажовласника або судновласника за їхньою заявкою;

3.2.8. Відкриття й закриття кордону для суден закордонплавання;

3.2.9. Забезпечувати льодове проведення судна в портових і припортових водах у період льодової навігації, а також обколювання льоду навколо судна.

3.2.10. Зробити послуги з надання причалу порту, у тому числі послуги берегових швартувальників.

3.2.11. Надання портом послуг і матеріально-технічного постачання провадиться за заявкою судна або судового агента.

3.2.12. Судно або його агент оплачують:

а) портові збори, установлені ст. 84 КТМ України по ставках визначених Постановами Кабінету Міністрів України;

б) послуги, надані в зв'язку із заходом в порт по ставках, установлених Наказами Міністерства транспорту України й/або Міністерства транспорту і зв'язку України та іншими нормативними документами.

3.3. Лоцманське проведення судна в порт, з порту, при перестановці судна від причалу до причалу, до молів обов'язкове.

3.4 Рух суден і всіх плавзасобів на акваторії порту, у тому числі й на рейді, регулюється Службою управління руху суден (СУРС).

#### *СТАТТЯ 4.*

4.1. У порт приймаються судна, що мають закриту фанову систему або діюче біологічне очищення фанових вод.

У виняткових випадках при узгодженні судновласником або його агентом з природоохоронними органами та адміністрацією порту допускається захід судна без закритої фанової системи в порт із обов'язковим використанням переносних туалетів порту.

4.2. Скидання фекальних і льяльних вод, сухого сміття в акваторії порту і Азовського моря забороняється. Усі судна перед виходом у море повинні здати фекальні води на плавзасоби порту.

4.3. В акваторії порту забороняється провадити продування вихлопних труб, а також забруднювати атмосферу надмірним димоутворенням.

#### *СТАТТЯ 5.*

5.1. Усі транспортні судна, незалежно від прапора, приймаються до обробки в порту згідно з черговістю прибуття й дати прийому портом доручення на навантаження або рознарядок на вивантаження.

5.2. Обслуговування лінійних суден здійснюється згідно з оголошеним розкладом лінії, а також з передбаченим договором порту з судновласником, фрахтователем.

5.3. Під лінійним судном розуміється судно, що працює за договором з портом, погодженим графіком, на лінії, зареєстрованої в Міністерстві транспорту України й/або Міністерстві транспорту і зв'язку України.

5.4. Судно-субститут повинно повністю задовольняти умовам перевезення вантажу, призначеного для замінного судна без шкоди для своєчасної доставки вантажу, мати завантаження, відповідне спеціалізації причалу, зазначеного для обробки планового судна та не збільшуючи часу вантажно-розвантажувальних робіт, визначеного за валовими нормами для замінного судна.

5.5. Капітани суден (судновласники) зобов'язані повідомляти порту інформацію-заявку про підхід судна в порт за 10 діб до планованої дати приходу, а також уточнювати час приходу судна в порт за 48, 24 і 4 години (місцевий час порту прибуття), а при меншій тривалості переходу - не пізніше чим через 2 години після виходу судна з порту. Порт інформує судно про місце швартування, початку та способі провадження робіт.

5.6. Інформація капітана (судновласника) повинна містити:

найменування судна, його розмірення, кількість і розміри вантажних приміщень і люків, кількість палуб; плановану дату приходу судна в порт, дані про вантажі, які повинні бути вивантажені (навантажені) у порту; кількість трюмів, пропонованих до розвантаження (навантаження), вантажний список з укрупненої номенклатури із вказівкою кількості кожного вантажу (у черговості вивантаження із трюму зверху вниз), а також особливих фізико-хімічних властивостей вантажів відповідно до сертифіката якості, відомості про великовагові, довгомірні й негабаритні вантажі; по кожному виді вантажу повинні бути зазначені експедитори та одержувачі і їхні адреси; відомості про готовність судна для виконання вантажних операцій через усі або частину люків; заявку на виконання всіх операцій з обслуговування судна із вказівкою необхідної кількості масел і води, включаючи заявку на відкочування баласту. Відсутність своєчасної заявки на відкочування баласту вважається затримкою судном причалу.

У період льодової компанії капітан додатково повідомляє: льодовий клас судна, потужність машинної установки, матеріал гвинта, запаси палива, води, провізії в добі роботи, кількість яких повинна бути не менш, ніж на 10 діб.

5.7. Порт про майбутню перетяжку, перешвартування, початок (закінчення) вантажних і допоміжних операцій попереджає судно за 2 години, якщо ці операції будуть провадитися в денний час (з 8.00 до 17.00) і до 15.00, якщо операції підлягають виконанню у вечірній і нічний час (з 17.00 до 08.00 наступної доби).

5.8. Після приходу судна в порт і одержання вільної практики (після оформлення приходу, санітарного й митного огляду), а також після закінчення вивантаження в тому випадку, якщо судно переходить під навантаження, капітан (агент судна) вручає представнику порту нотіс готовності судна до обробки та обслуговування на всі або частину трюмів. У необхідних випадках готовність трюмів до навантаження (вивантаження) вантажу повинна бути підтверджена відповідною інспекцією (комісією), яка викликається за заявкою судна агентом судна або портом.

5.9. До часу, зазначеному в пред'явленому порту нотісі, капітан судна повинен забезпечити готовність постановки судна до причалу, всіх трюмів і палуби, що підлягають вивантаженню (навантаженню) згідно з каргопланом, вантажними засобами і люками судна, включаючи їхнє відкриття, для виконання вантажно-розвантажувальних робіт, висвітлення місць провадження робіт (у трюмах, на палубі, у борта судна) відповідно до вимог пожежної інспекції та правил безпеки праці в морських портах.

Вантажопідйомність суднових кранів (лебідок) повинна бути підтверджена документами Регістра й відповідних документів по іноземних судах. Справність суднових кранів (лебідок) повинна бути підтверджена спільним актом, підписаним представником суднової адміністрації та портом.

5.10. Судно вважається готовим до навантаження навалювальних (насіпних) вантажів при наявності чіткої вантажної марки на штевнях і по міделю, шкали поглиблень, що читається легко, і яка дозволяє визначити кількість навантаженого вантажу з осадки; відсутність баластових вод або наявність їх у кількості, яке може бути відкочуване судновими засобами без перерви наванта-

ження. Час відкочування баласту зі сталійного часу виключається.

5.11. Якщо до моменту подачі капітаном судна нотісу про готовність судна до навантаження (вивантаження) порт не одержить від експедитора (вантажовласника) доручення на навантаження вантажу на судно, рознарядки на вивантаження вантажу, платежі, то порт робить на нотісі відповідне застереження й час очікування одержання доручення на навантаження або рознарядок на вивантаження відноситься на рахунок вантажовласника або фрахтувальника і час додається до сталійного. Капітан судна, що викликав морського лоцмана, та після його прибуття виявилось, що судно знаходиться у небезпечному мореплавному стані (недостатня кількість баласту, негативна осадка і т.п.) зобов'язаний сплатити штрафну санкцію за несправжній виклик лоцмана у розмірі повного лоцманського збору за проведення судна.

5.12. Судновласник (фрахтівник) має право змінити черговість обробки належних йому судів, якщо це не зачіпне інтересів інших судновласників (фрахтівників) та порту, в відповідності з чим порт вносить за його поданням необхідні зміни до планів робіт.

При зміні черговості повинні дотримуватися наступні умови:

- здійснюється в межах одного НПК;
- для однотипних судів з однаковою кількістю вантажу;
- інформується порт за 3 доби до початку обробки за планом.

5.13. За проханням вантажовласника (судновласника) порт може прийняти до обробки поза чергою судно з вантажами, що потребують вивантаження в зв'язку з загрозою втрати якості на підставі висновку ТПП, ДХІ, Держінспекції за якістю з віднесенням на вантажовласника (судновласника) всіх рас ходів та збитків, пов'язаних з позачерговою обробкою цих судів та вантажів.

## *СТАТТЯ 6.*

6.1. Розміщення вантажів на судні провадиться за вантажним планом, затвердженому капітаном і погодженому з портом.

Капітан судна є відповідальним за правильний розподіл і укладання вантажу у вантажних приміщеннях судна.

6.2. Перевізник зобов'язаний до початку навантаження привести всі вантажні приміщення в стан, що забезпечує належний прийом і схоронність вантажу. Всі рими для кріплення вантажу повинні бути встановлені до початку навантаження.

Несамохідні плавзасоби, що надаються вантажовласником, повинні бути обладнані леєрними огороженнями або поручнями для кріплення стропа запобіжного пояса.

6.3. Відповідальність за дотримання правильності сепарації, кріплення й штивки вантажів покладається на судно.

Установка стійок для приймання вантажу на палубу, кріплення палубного вантажу провадиться за рахунок судна або вантажовласника під відповідальність капітана незалежно від того, провадиться ця робота судовою командою або за заявкою капітана судна силами й технічними засобами порту.

Судновласник несе відповідальність за сепарування коносаментних партій вантажу і якість сепарації.

Якщо ці умови не виконуються, то всі видатки, пов'язані з розсортуванням вантажу при вивантаженні, несе судновласник.

Навантаження вантажу на палубу провадиться за згодою вантажовласника.

6.4. У випадку затримки судна в порту після виконання портом усіх операцій, а також, якщо не виконані в плановий термін операції можуть здійснюватися у іншого причалу, порт зобов'язаний надати судну вільний причал або місце якірної стоянки на рейді. Капітан судна зобов'язаний на вимогу порту звільнити причал щоб уникнути затримки обробки інших суден. Вартість буксирів відноситься відповідно на рахунок судна або порту.

У випадку несвоєчасного звільнення причалу капітан судна (судновласник) сплачує порту штраф у виді затримки причалу.

6.5. У зв'язку зі спеціалізацією перевантажувальних комплексів перешвартування в порту під час навантаження/вивантаження провадиться за рахунок судна, якщо немає підтвердження про оплату перешвартування від відправника вантажу ( в цьому випадку оплата перешвартування та послуг лоцмана здійснюється за рахунок агента/судновласника).

При виробничій необхідності на вимогу порту допускається перешвартування судна за рахунок порту.

У випадку погрози безпеки судну, причалу, портовому обладнанню через складні метеоумови, перешвартування судна в більш безпечне місце провадиться за рахунок порту.

Допускається перетяжка суден силами екіпажа без використання буксирів і лоцмана на відстань не більше 50-ти метрів, з перенесенням швартовних кінців поетапно, з наступною перетяжкою уздовж причалу.

## *СТАТТЯ 7.*

7.1. Судно зобов'язане на вимогу порту приймати або здавати вантаж цілодобово, а також у недільні й святкові дні, надаючи безоплатно електроенергію, лебідки, крани, стропи, освітлення й інші пристосування, необхідні для забезпечення навантаження або вивантаження вантажу.

Прийом і здача вантажів провадиться в борта судна з обов'язковим оформленням обопільно підписаної тальманської розписки на кожний підйом. Судно зобов'язане забезпечити видачу вантажу поконосаментно, не допускаючи змішання коносаментних партій. У випадку, якщо судно не виставляє своїх тальманів, то приймається рахунок тальманів порту.

Документи порту підписуються капітаном судна. Підпис підтверджується судновою печаткою.

7.2. Під час перерв у навантаженні або вивантаженні будь-яких вантажів, а також у випадку непогоди судно провадить закриття й відкриття трюмів. У випадку використання берегових або плавучих кранів порту оплата видатків відноситься на рахунок судна.

7.3. Додаткові витрати, пов'язані з вивантаженням вантажу з локерів, диптанків і інших приміщень, не пристосованих для нормальної роботи людей і механізмів, а також вивантаження некондиційних вантажів і вантажів у дефектній тарі, відносяться на рахунок судна, а фактично витрачений час додається до сталійного. Для виконання цих робіт судно видає порту заявку.

7.4. Сепараційні або кріпильні матеріали, необхідні для перевезення вантажу, надаються фрахтувальником або вантажовласником за свій рахунок. Роботи зі спецкріплення вантажу в трюмах і на палубах суден (із застосуванням зварювальних робіт, улаштуванням кільблоків, вимостків, настилів, виготовленням і установкою металевих деталей, кріплень і т.д.), включаючи вартість матеріалів провадиться за рахунок відправника вантажу або вантажоодержувача, а фактично витрачений час додається до сталійного.

Спеціальний інвентар - талрепи, скоби, затиски, сталеві троси та інші пристосування для кріплення вантажу надаються судном.

## *СТАТТЯ 8.*

8.1. Для обліку стояночного часу, фактично витраченого судном у порту, судно разом з портом веде таймшит.

Під стояночним часом розуміється увесь час знаходження судна в порту з моменту прибуття в порт (закінчення швартування до причалу або постановки судна на якір у межах портових вод). Закінченням стояночного часу вважається момент відходу судна з порту (початку відшвартування від причалу або зйомки з якоря).

Під сталійним часом розуміється робочий час, що належить порту за валовими нормами на обробку суден, установленим зводом звичаїв порту, включаючи навантаження/вивантаження певної кількості вантажу, перевалку, сепарування, штивку, розкріплення/кріплення вантажу, відкриття/закриття трюмів, інспекцію трюмів, сухе зачищення та збирання вантажних приміщень після вивантаження, оформлення документів на вивантажений/навантажений вантаж, а також шлангу-

вання/відшлангування, бункерування, постачання маслами, водою (якщо це неможливо в процесі вантажних робіт).

8.1.1. Якщо судно в даному порту розвантажується, а потім завантажується, то таймшит складається окремо для вивантаження й навантаження.

8.1.2. Таймшит (стейтмент) підписується капітаном судна, агентом і представником порту (із вказівкою посади та прізвища). Оформлений без участі представника порту таймшит вважається складеним в односторонньому порядку й портом не визнається.

Підписання сторонами таймшита не повинне затримувати відхід судна.

Записи в таймшиті змінам не підлягають, і жодна зі сторін не вправі відмовитися від його підписання. При наявності розбіжностей сторона, що має заперечення, вносить у таймшит відповідне застереження.

8.1.3. У таймшиті в хронологічному порядку фіксуються в годинах і хвилинах всі виробничі операції з моменту прибуття судна в порт і до виходу його в рейс, а також усі затримки в обробці, що викликали переривання сталійного часу судна, із вказівкою їхньої тривалості й причин, оформлених у необхідних випадках актами.

#### *СТАТТЯ 9.*

9.1. У випадку потреби спеціального кріплення (розкріплення) вантажів на вимогу судна, застосування особливо трудомістких операцій при вивантаженні вантажу (киркування, вибірка підмочених і порушених місць, їх перетарювання, вивантаження вантажу з локерів, диптанків і інших приміщень, не пристосованих для нормальної роботи людей і механізмів і т.д.), при перевантаженні отрутих і вогненебезпечних вантажів із застосуванням протигазів, відкриття й закриття люкових кришок береговими або плавучими кранами і т.д. порту надається додатковий час, який встановлюється за згодою сторін, і який додається до розрахункового сталійного часу.

9.2. Сталійний час судна починається після постановки судна до причалу, що вивільнився, у межах НПК і одержання судном вільної практики.

9.3. Рахування сталійного часу переривається, коли вантажні й допоміжні операції не можуть виконуватися внаслідок:

- форс-мажорних обставин;
- з вини адміністрації судна, вантажовласника або фрахтувальника;
- відсутності залізничних вагонів по вантажах, оброблюваних за прямим варіантом (якщо портом вагони заявлені в повному обсязі).

9.4. Якщо із закінченням сталійного часу вантажні операції не завершені, угодою між портом і морським перевізником/судновим агентом, відповідно до ст.149 КТМ, може бути встановлений додатковий час (контрсталійний) для завершення обробки судна.

#### *СТАТТЯ 10.*

Порт несе відповідальність перед судновласником або іншим власником транспортних засобів за ушкодження судна, залізн. вагона або автомашини, що відбулася з вини порту, підтвержене актом, складеним з обов'язковою участю порту протягом зміни, у якій відбулося ушкодження.

#### *СТАТТЯ 11.*

Обов'язки суднового агента:

11.1. Письмово повідомляти порт про перевізника/судновласника. На вимогу порту надавати документи, що підтверджують його повноваження діяти від імені і за дорученням морського перевізника/судновласника, а також про межі його повноважень.

11.2. Інформувати капітанів суден, що обслуговуються, за Обов'язковими постановами по порту, Зводу звичаїв порту, іншими нормативними документами, що регламентують перебування та діяльність у порту.

11.3. Надавати порту інформацію про підхід судна відповідно до пункту п.5.5. загальних положень Зводу. Інформація повинна містити відомості відповідні до п.5.6. загальних положень Зводу.



11.4. Забезпечити подачу судном, що підходить до порту й виходить із порту, заявки на лоцманське обслуговування й послуги портових буксирів відповідно до Обов'язкових постанов по порту.

11.5. Надавати порту нотіс про готовність судна до обробки і його обслуговування відповідно до п.5.8. загальних положень Зводу. Нотіс про готовність вручається порту після закінчення прикордонних, митних і інших формальностей і одержання судном вільної практики. До часу, зазначеному в нотісі, судно повинне бути повністю готове до вантажних операцій.

11.6. Протягом 2 (двох) годин з моменту відкриття судном кордону, передати порту зняті з судна, що агентується, вантажні документи, а також документи, що підтверджують характеристики судна.

11.7. Приймати від суден, що агентуються, і передавати порту заявки на придбання електроенергії, води, палива, іншого постачання.

11.8. Забезпечити виконання судном вимог порту про прийом/здачу вантажу вдень і вночі, а також у вихідні й святкові дні.

11.9. Приймати, акцептувати, вчасно й у повному розмірі оплачувати попередні та остаточні дисбурсментські рахунки порту за всі роботи та послуги, надані портом судну, вантажу, екіпажу, пасажирам, а також за витрачені портом матеріали або забезпечувати прийом, акцептування й оплату цих рахунків перевізником/судновласником.

Оплата дисбурсментських рахунків повинна провадитися до виходу судна з порту.

Оплата повинна провадитись з посиланням на реквізити договору між портом і агентом.

*Начальник порту*

## *ДОДАТОК № 1.*

*Основні умови транспортно-експедиторського обслуговування вантажів у Маріупольському морському торговельному порту.*

### *1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ.*

1.1. Регулювання правовідносин між портом, вантажовласниками і їхніми експедиторами буде укладатися на положеннях Цивільного, Господарського кодексів України, Кодексу торговельного мореплавання України, Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність», «Тимчасового положення про місячне планування й організацію перевезень експортних, імпорتنих, транзитних вантажів залізничним, морським і річковим транспортом», затвердженим Постановою Кабінету Міністрів України № 357 від 17.05.93р., Наказу Мінтрансу України № 188 від 12.03.03р. і інших нормативних документів.

Дані Основні умови транспортно-експедиторського обслуговування вантажів (далі Умови ТЕО) визначають загальні основи регулювання договірних відносин Порту і Вантажовласника, що виникають у зв'язку з перевантаженням, складуванням, зберіганням і транспортно-експедиторським обслуговуванням вантажу в межах території й акваторії Порту.

Відповідно до ст.76 Кодексу торговельного мореплавання України Порт забезпечує вивантаження й навантаження вантажів, документальне оформлення прийому й здачі вантажів, зберігання вантажів у порту, кріплення й сепарацію вантажів та інші операції, що супроводжують переробку вантажів у порту.

1.2. Умови ТЕО не стосуються правовідносин Вантажовласника із третіми особами. Ці правовідносини не створюють яких-небудь зобов'язань для Порту. Від імені та за дорученням Вантажовласника при виконанні договорів і даних Умов ТЕО може виступати третя особа (у тому числі експедитор або агент). У цьому випадку при невиконанні або неналежному виконанні зобов'язань третьою особою Вантажовласник несе відповідальність як за свої власні дії.

1.3. Перевірка якості, кількості, комплектності вантажів у Порту провадиться із залученням експертів незалежної організації та письмовим повідомленням порту про майбутню експертизу у випадках, коли такий контроль необхідний Вантажовласнику, Судновласнику, Фрахтувальнику з оформленням останніми окремої угоди на дані операції.

1.4. Дані Умови ТЕО не поширюються на обробку суден і вантажів, що оброблюються силами та засобами клієнтури. Порт у цих випадках укладає окремі договори, у яких відображає умови обробки зазначених вантажів.

1.5 Обробка портом навалювальних хімічних вантажів без використання складів порту здійснюється відповідно до затвердженого Положення "Про порядок обробки мінеральних добрив і інших навалочних вантажів у Маріупольському порту", а також договору з Донецькою залізницею "Про організацію перевезень вантажів і проведення розрахунків за перевезення й надані послуги залізницею".

1.6. Вантажовласник оплачує Порту всі виконані роботи та робить послуги за діючими Прейскурантами, Тарифами і Договорами.

### *2. СФЕРА ЗАСТОСУВАННЯ.*

2.1. Умови ТЕО застосовуються до всіх договорів Порту незалежно від національної приналежності судна, перевізника, Вантажовласника або будь-якої іншої зацікавленої особи, а також до контрактів і договорів Вантажовласника (його експедитора) або морського перевізника (його агента) за договорами лінійного перевезення, якщо вони мають відношення до Порту.

2.2. Якщо які-небудь звичаї або правила відповідної галузі розходяться з Умовами ТЕО даного Зводу звичаїв порту, то останнім віддається перевага.

2.3. Питання, що відносяться до предмета регулювання Умов ТЕО та не знайшли в них прямого вирішення, підлягають вирішенню відповідно до загальних положень цивільного права, КТМ України та інших нормативних актів України.

2.4. Умови ТЕО стають складовою частиною Договору, якщо при укладанні Договору Порт указує на Умови ТЕО іншій стороні.

2.5. Прийнявши Умови ТЕО як загальну основу, сторони можуть внести у свій Договір зміни і доповнення, що відповідають умовам або обставинам, що склалися при укладанні такого Договору.

2.6. Відповідно до гл. 65 ЦКУ та Закону України "Про транспортно-експедиторську діяльність" від 01.07.2004 р. як повноважний представник вантажовласника в правовідносинах з портом може діяти експедитор, який представляє інтереси вантажовласника на підставі договору між вантажовласником і експедитором, і, виданого останньому вантажовласником доручення.

Порт вступає в правовідносини з експедитором вантажовласника і виконує його доручення тільки після надання експедитором порту належно оформленого доручення, виданого вантажовласником із вказівкою межі повноважень експедитора та строку його дії.

### *3. ЗАВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ У ПОРТ.*

3.1. Без Договору з Портом вантажі в Порт, як правило, не направляються й Портом не приймаються.

3.2. Вантажі, які можуть заподіяти шкоду іншим вантажам або предметам і майну, тваринам і людям, навколишньому середовищу, або які піддаються швидкому розкладанню або руйнуванню, а також швидкопсувні вантажі, при наявності Договору направляються в Порт після одержання письмового підтвердження Порту (відкликання).

3.3. При настанні обставин, які загрожують іншим вантажам, майну, людям, тваринам і навколишньому середовищу Порт має право продати такі вантажі, повідомивши про це Вантажовласника (його представника або експедитора), а у випадку гострої потреби з метою запобігання небезпеки ушкодження, знищити такі вантажі без попереднього повідомлення Вантажовласника та без сплати компенсації.

3.4. Відкликання від Вантажовласника по вантажах, відвантаження яких, відповідно до правил, провадиться тільки за прямим варіантом - до моменту приходу судна під навантаження, а по іноземних судах інофрахтивників - на підставі інформації Вантажовласника (його представника або експедитора) про час приходу судна.

3.5. Вантажі, завезені в Порт без підтвердження (відкликання) і понад погоджені одноразові обсяги зберігання, Портом не приймаються.

3.6. У випадку надходження в Порт вантажів, перерахованих у пунктах 3.2. і 3.5. даної глави, Вантажовласник відповідає за будь-які наслідки, що можуть виникнути у зв'язку з таким завезенням, навіть якщо були відсутні недбалість або неправильне поводження з боку Вантажовласника.

3.7. Вантажовласник (його представник або експедитор) до 15 числа по експортних вантажах, а по імпорتنих вантажах - до 25 числа передпланового місяця (аналогічно транзит) повідомляє Порту обсяг і найменування вантажу, на який є Договір, і дати підходу суден з метою скорочення строків зберігання вантажів у порту вантажовласники/їхні експедитори зобов'язані подавати в порт під обробку судна та вагони/автомобілі максимально зближеними за часом. Примітка: В окремих виняткових випадках, отримавши попередню згоду Порту, при відсутності Договору Вантажовласник може завезти вантаж у Порт. При цьому розуміється, що Договір буде укладений пізніше, а Вантажовласник зобов'язаний у цьому випадку крім виконання всіх необхідних дій, зазначених у Зводі звичаїв, надати Порту більш повну інформацію про вантаж (наявність ліцензії, транспортних умовах контракту, країну призначення, властивостях вантажу, його шкідливості).

3.8. Вантажовласник (його представник або експедитор) самостійно вирішує питання виділення плану на вагони, включаючи всі розрахунки із залізницею, забезпечує включення своїх вантажів в "План подачі вагонів" у встановленому порядку та повідомляє Порту план вагонів або надає інформацію про завезення (вивезення) вантажів іншими видами транспорту.

3.9. Завезення небезпечних і розрядних вантажів провадиться в суворій відповідності із чинними правилами перевезення даних вантажів. Вантажовласник (його представник або експедитор)

погоджує заздалегідь і провадить відвантаження їх у Порт тільки після підтвердження останнього.

3.10. Прийняття вантажів, погоджених до завезення в порт, може бути заборонено тільки в надзвичайних випадках, передбачених КТМ. Про заборону, тимчасову зупинку або обмеження вантажу начальник порту негайно повідомляє відправникам вантажів.

3.11. Розміщення та кріплення великовагових вантажів і великогабаритного встаткування, що створюють питомі навантаження на суднові конструкції, що перевищують припустимі, повинні провадитися по індивідуальних проектах, розроблювальних спеціалізованою організацією й/або перевізником за рахунок вантажовласника та на його замовлення. Проект погоджується з перевізником і вручається Порту.

#### *4. ОБОВ'ЯЗКИ ПОРТУ ТА ВАНТАЖОВЛАСНИКА.*

4.1. Порт провадить прийом і облік руху вантажів, що надходять за залізничною накладною, товаро-транспортною накладною, коносаментом, судною накладною, а також облік запасної тари вантажовласником, його представником або експедитором, і за його рахунок проводить натурну та документальну інвентаризацію вантажів, перероблених портом за інвентаризаційний період (з 1 жовтня попереднього року по 30 вересня поточного року).

4.2. Порт забезпечує зберігання вантажів у закритих складах або відкритих складських площадках у межах норм одноразового зберігання й максимальних строків зберігання. Порт установлює норми і строки зберігання вантажів у порту, у випадку перевищення яких Порт застосовує у встановленому порядку підвищені ставки плат за зберігання. При не вивезенні Вантажовласником (його представником або експедитором) вантажу з порту в погоджені в Договорі граничні строки знаходження вантажу в Порту, вантаж підлягає реалізації, відповідно до діючого законодавства України.

4.3. Вантажовласник (його представник або експедитор) видає Порту необхідну інформацію про вантажі: умовах і способі перевезення з урахуванням виконання вимог у контрактах до тари й маркування; умовах зберігання й перевантаження; порядок визначення ваги вантажів і т.д. Надає в розпорядження Порту всі необхідні митні, транспортні та товаросупроводжувальні документи, карантинні та інші сертифікати, у тому числі декларації і сертифікат ІМКО для додання до перевізних документів при передачі вантажу.

Вирішує питання з органами митного контролю із розкриття вантажних місць / контейнерів для здійснення перевірки за вимогою компетентних органів.

4.4. Вантажовласник забезпечує дослідження ввезеного через Порт імпортного вантажу по нормах якості, мікробіологічним, радіохімічним, токсикологічним і санітарно-гігієнічним показникам і на цій основі вчасно погоджує з відповідними службами дозволу на розвантаження транспортних засобів і використання вантажу, зміток, некондиційних партій і залишків вантажу. Вчасно укладає договір із сюрвейерськими організаціями про участь експертів-сюрвейерів у перевірці кількості, якості, властивостей і інших характеристик вантажу, що прибуває, і повідомити про це Порт.

Підписує документи тальманського рахунку. Накладає на вагони/автомобілі, з відвантаженнями з порту вантажами свої пломби або пломби експедитора.

Регулює з вантажоодержувачами (без участі Порту) всі питання з кількості і якості вантажів, приймання/відвантаження яких провадилася за участю сюрвейерів, тальманів вантажовласників/експедиторів.

4.5. Вантажовласник зобов'язаний передбачати в контрактах направлення в Порт вантажів у міцної, справної, стандартної та відповідної ДСТ тарі, придатної для перевезення всіма видами транспорту, з належним нанесенням на вантажні місця встановленого маркування, а також із вказівкою місць застропки, центра ваги та попереджувальних знаків. Вирішує питання з морським і /або залізничним перевізником про приймання вантажів у тарі, що має дефекти, або не забезпечує схоронність вантажу.

4.6. Для перетарування в Порту вантажів Вантажовласник забезпечує Порт запасною тарою

(мішки, ящики, картонні коробки, бочки та ін.) у необхідній кількості. Вчасно подає порту заявку на перетарування порушених вантажних місць або на ремонт тари.

*Експортні, транзитні та реекспортні вантажі*

4.7. Порт провадить розкредитування документів на прибулі вагони з експортними вантажами за рахунок вантажовласника і на підставі їхнього доручення. В обов'язки Порту входить:

4.7.1. Вивантаження вантажів Вантажовласника з вагонів, автомашин і інших транспортних засобів, розбирання спеціальних пристосувань, вивантаження запасної тари.

Очищення вагонів після вивантаження, кайловка і розпушування злежалих, змерзлих навалочних вантажів за рахунок вантажовласників/ експедиторів.

4.7.2. Прийом на склад від залізниці та інших видів транспорту справних тарних і штучних вантажних місць, що прибули на адресу Вантажовласника - за рахунком місць без зважування й у такому ж порядку без перевірки ваги відвантаження цих вантажів на експорт.

Перевірка ваги ушкоджених вантажних місць - за рахунок Вантажовласника.

4.7.3. Прийом генеральних вантажів прибулих у Порт за залізничною накладною із вказівкою в графі "кількість місць" - "навалом", або при неможливості перерахунку кількості місць Портом у вагоні до початку вивантаження, здійснюється ліченням вантажних місць експертом ТПП або сюрвейером незалежної організації, замовлених Вантажовласником, його представником, експедитором і за його рахунок. У випадку, якщо Вантажовласник, його представник, експедитор не замовить такого, Порт приймає вантаж повагонно з перерахунком фактичної кількості місць у вагоні без перевірки ваги. При цьому Порт не відповідає за кількість місць і вагу вантажу у вивантаженому вагоні.

У цьому випадку, на підставі "Правил користування вагонами та контейнерами", затверджених Наказом Міністерства транспорту України від 25 лютого 1999 року №113, пам'ятка про користування вагонами, надана станцією "Маріуполь-порт", заповнюється представником Порту і залізниці під час прибирання вагонів тепловозом станції.

На виявлену різницю місць і ваги Порт складає «акт загальної форми» і надає його Вантажовласнику, або його представнику, експедитору.

4.7.4. Прийом навалочних вантажів від суміжних видів транспорту Порт здійснює відповідно до діючих Правил, якщо інше не передбачено Договором з Вантажовласником. Складування - на відкритих площах Порту.

4.7.5. Складування та зберігання вантажів провадиться Портом вагонними, судовими і коносаментними партіями. Вантажі розміщуються таким чином, щоб у необхідних випадках була можливість перерахунку кількості місць.

Однорідні навалювальні та насипні вантажі одного сорту можуть складуватися в загальний штабель, якщо правилами зберігання не передбачене інше.

Зняття з обліку відсутнього вантажу, що утворився через його природні втрати, провадиться Портом за існуючими нормативними документами.

Порт і вантажовласник, його представник, експедитор можуть договором визначити та інші умови складування й зберігання вантажу.

4.7.6. Складання попереднього каргоплану на дане конкретне судно разом з перевізником відповідно до доручення Вантажовласника (його представника або експедитора). Зміна попереднього вантажного плану та пов'язане із цим невиконанням доручення Вантажовласника (його представника або експедитора) допускається у виняткових випадках за згодою останнього.

4.7.7. Навантаження суден відповідно до каргопланів, чинними правилами, положеннями й інструкціями з перевезення вантажів з урахуванням раціонального завантаження судна, належне укладання та сепарування коносаментних партій вантажу в трюмах, і кріплення, спецкріплення вантажів на палубі й у трюмах судна під контролем останнього.

4.7.8. Перетарування окремих місць вантажу, обмер вантажу, ремонт тари, нанесення маркування, рихтування, фарбування окремих вантажних місць і інші роботи з додаткових заявок Ван-

тажовласника.

4.7.9. Вантажовласник, його представник, експедитор у кожному разі, після одержання "Комерційного акту" від залізниці надає копію акту Порту.

4.7.10. Провадити виписку коносаментів (Mate's receipt) і маніфестів у необхідній кількості в міру навантаження окремих коносаментних партій і передачу їх Вантажовласнику, його представнику, експедитору або, за їх вказівкою, розсилання відповідним адресам.

Виготовлення копій коносаментів (Mate's receipt) провадиться Портом за встановлену плату, при цьому в оплачувану кількість входять всі копії коносаментів (Mate's receipt), у тому числі необхідних відповідно до митних правил портів країн призначення вантажів.

Як виняток, і в окремих випадках за письмовою заявою, Вантажовласник, його представник, експедитор самостійно провадить виписку коносаментів (Mate's receipt) про що останній робить додатково запис у дорученні (ордері на вантаж).

Коносаменти (Mate's receipt), з обов'язковим указанням ваги вантажу "Брутто" Вантажовласник, його представник, експедитор виписує в повному комплекті, необхідному для вручення всім користувачам, згідно з існуючими нормативними документами.

При цьому про всі доповнення й зміни, внесені в коносамент (Mate's receipt), після підписання доручення (ордера на навантаження) капітаном судна, що прийняло статус штурманської розписки, Вантажовласник, його представник, експедитор письмово сповіщає Порт. Порт, на підставі наданого листа, виписує маніфест із урахуванням необхідних доповнень і змін. Вантажовласник, його представник, експедитор бере на себе всю відповідальність за внесені доповнення й зміни та застереження з кількості й стану вантажу, вписані капітаном судна в коносамент (Mate's receipt). При цьому всі претензії й питання, що виникли, вирішуються Вантажовласником, його представником, експедитором без участі Порту".

4.8. В обов'язки Вантажовласника входить:

4.8.1. При необхідності - участь в узгодженні із судовласником умов здачі вантажу на судно.

4.8.2. Обмовляти в контрактах подачу суден, придатних для перевезення відповідних вантажів на основі договору з портом.

4.8.3. Провадити попередню оплату платежів за перевалку та зберігання вантажу в обсягах не менш місячного завезення й забезпечувати порт коштами для розрахунку із залізницею, що стягуються відповідно до Уставу залізниць і Правил перевезень.

4.8.4. Забезпечувати правильне оформлення залізничних накладних, у тому числі внесення наступних даних Відправником вантажу:

- найменування Вантажовласника,
- номер договору з портом, або найменування експедитора,
- країна призначення,
- номер контракту, специфікації, замовлення - наряд заводу виготовлювача,
- номер ліцензії на вивіз, якщо така потрібна,
- кількість місць і вага для тарно-штучних вантажів,
- вага, спосіб його визначення для навалювальних і насипних вантажів.
- у графі "Одержувач" необхідно вказати назву Вантажоодержувача (його представника або експедитора), його код, привласнений Донецькою залізницею на підставі "Інструкції з кодування об'єктів станції, найменувань відправників вантажу, вантажоодержувачів і вантажів на залізницях", з обов'язковою позначкою про подачу вагонів на залізничні колії Порту
- підписувати Пам'ятку про користування вагонами (контейнерами) разом з відповідальною особою залізниці, відповідно до "Правил користування вагонами й контейнерами", затвердженими Наказом Мінтрансу України від 25.02.99 р. № 113

4.8.5. За 48 годин до початку навантаження судна вручати Порту завірене штампом митниці (якщо це передбачено правилами), доручення (ордер на вантаж) разом з вантажними списками на кожен суднову партію вантажу, що надходить у порт для наступного морського перевезення, що містить наступні відомості:

- найменування й адреса відправника й одержувача, їхні адреси,
- пункт призначення,
- найменування вантажу, число місць, рід упакування, марки і знаки на товарних місцях, вага (нетто, брутто), обсяг вантажу, стан вантажу й упакування або позначки про його відсутність,
- відомості про додані документи, які повинні прямувати при вантажі.

Вносити запис у доручення (ордер на вантаж) про те, що кількість насипних, навалювальних (так само чавуну, металобрухту, феросплавів і т/п), наливних вантажів перевіряється по осіданню судна сюрвейером, замовленим Вантажовласником, його представником або експедитором.

Якщо вантаж, зазначений у дорученні (ордері на вантаж), при прийманні портом від відправника був зважений, то в доручення (ордер на вантаж) вноситься запис "Вага перевірена". Якщо вантаж приймався портом без перевірки ваги, вноситься запис "Вага за заявою відправника".

Доручення та інші документи на небезпечні вантажі повинні бути оформлені відповідно до Правил МОПОГ, ІМО.

Доручення, що не мають всіх передбачених формою реквізитів, Порт не приймає. Такі доручення повертаються Вантажовласнику, його представнику, експедитору з указанням причини.

4.8.6. Вирішувати з залізною дорогою питання переадресовки вантажів з оплатою всіх належних порту та залізній дорогі платежів.

4.8.7. Прийняти всі міри до вивозу вантажу з порту в узгоджені в Договорі строки.

4.8.8. Забезпечити вирішення всіх прикордонних, митних, карантинних, ветеринарних, екологічних та ін.. формальностей по вантажу.

4.8.9. Забезпечити Порт інформацією про підхід суден під навантаження (вивантаження) не пізніше 4 діб до підходу. Якщо перехід становить менш 4 діб Вантажовласник, його представник, експедитор сповіщає Порт негайно, після одержання інформації.

#### *Імпортні, транзитні та зняті з експорту вантажі*

4.9. В обов'язки порту входить:

4.9.1. Перевантаження зерна, насіння сільськогосподарських культур, шроту навалом і т.п. "з" або "в" річкові судна, баржі, автомашини провадиться за прямим варіантом або через склади порту (берегові, плавучі).

Перевалка швидкопсувних, режимних, небезпечних (що входять у перелік МОПОГ, ІМО), цукру-сирцю, концентратів кольорових металів і хімічних вантажів навалом і т.п. провадиться тільки за прямим варіантом"

4.9.2. Прийом вантажів від суден по коносаментам.

Генеральні вантажі приймаються на борті судна по зовнішньому огляді з перевіркою маркування та з обов'язковим двостороннім ліченням кількості місць тальманами Порту та судна.

Тарно-пакувальні й штучні вантажі приймаються за стандартною або трафаретною вагою, зазначеною на вантажних місцях, а при відсутності даних про вагу кожного вантажного місця - за середньою коносаментною вагою.

Вантажі, що прибули в ушкодженій, що має доступ до вмісту, тарі, зі слідами розкрадання або явної невідповідності ваги вазі, зазначеною у коносаменті, приймаються від судна із суцільним переваженням або перерахуванням вмісту за участю судна, порту й митниці.

За заявками Вантажовласника, його представника, експедитора, або на письмову вимогу контролюючих організацій, а також, коли вимагають чинні правила, порт організує в процесі вивантаження вибірково або контрольне переваження вантажів, а у виняткових випадках - суцільне переваження відповідних партій вантажу (м'яса, свіжих овочів, фруктів і т.п.) зі складанням відвішувачів та актів переважування. Відшкодування видатків Порту, пов'язаних з переважуванням вантажів і оплатою роботи експертів провадить Вантажовласник, його представник, експедитор.

Кількість навалювальних і насипних вантажів перевіряється Портом по осіданню судна без переважування й фіксується в генеральному акті. Фактична вага навалювальних і насипних ванта-

жів визначається представником Порту, представником Вантажовласника, його представника, експедитора та вагаря залізничної станції на вагонних вагах станції Маріуполь-порт при передачі вантажів на залізницю, або автомобільних вагах при видачі їх на місці.

4.9.3. Організація за заявками Вантажовласника (його представника або експедитора) і за його рахунок фумігації вантажів тваринного й рослинного походження в суднах і в контейнерах, а також фумігації контейнерів з-під цих вантажів відповідно до діючого у Порту порядку.

4.9.4. Відвантаження імпорتنих вантажів будь-яким видом транспорту: залізничним, автомобільним, а також видача вантажів на місці - відповідно до рознарядок Вантажовласника (його представника або експедитора) за його дорученням. Вирішення питань про відправлення не вагонних партій здійснюється Вантажовласником (експедитором) без участі Порту. У перевізних документах відправником вантажу вказується Вантажовласник (експедитор), його назва, код і адреса.

Пломбування рухомого складу з імпортними вантажами провадиться Вантажовласником або його експедитором своїми пломбами.

4.9.5. Відвантаження імпорتنих вантажів у строки, обумовлені Договором, за умовою подачі транспортних засобів Вантажовласником (експедитором).

4.9.6. Якщо затримка відвантаження відбулася через причину, що не залежить від Порту (узгодження особливих умов перевезення вантажів у дефектній тарі, відсутність необхідних документів, креслень, фумігації, експертиза, виготовлення особливих пристосувань і ін.), відвантаження провадиться після узгодження та усунення причин Вантажовласником (його представником або експедитором) або під його гарантію.

4.9.7. Переадресування й перевідправлення вантажу по призначенню за рахунок Порту, якщо відправлення зроблене не по призначенню з його провини, і за рахунок Вантажовласника, якщо неправильне відправлення вантажу відбулися з вини Вантажовласника (його представника або експедитора).

4.9.8. Провадження робіт з кріплення та сепарування вантажів у вагонах і на суднах з дотриманням технічних умов кріплення, що діють на відповідному виді транспорту. Роботи з спецкріплення, кріпильні та сепараційні матеріали - за рахунок Вантажовласника.

4.9.9. Відвантаження й здача на місці вантажів, знятих з експорту - за рознарядкою Вантажовласника.

4.9.10. Ремонт тари, переупаковка вантажів у запасну тару, надану Вантажовласником, маркування й перемаркування, специфіцирування, розсортовування вантажів і тари, неналежний стан яких відбито в актах-повідомленнях і інших актах, - за заявкою Вантажовласника (його представника або експедитора) і за рахунок Вантажовласника. Ремонт тари вантажів, ушкоджених Портом, провадиться за рахунок Порту.

4.10. В обов'язки Вантажовласника входить:

4.10.1. Забезпечувати Порт у строки, передбачені розділом 1 даного Зводу інформацією про вантажі, що прибули на суднах, зафрахтованих іноземними фірмами, незалежно від приналежності судна, із визначенням найменування кількості місць і ваги, розташування вантажів по трюмах, із вказівкою великовагових поїздів.

4.10.2. Забезпечувати прийом вантажів, що вивантажують за прямим варіантом, і подачу в Порт транспортних засобів під вивіз вантажів, що прибувають на адресу Вантажовласника, і їхнє пломбування своїми пломбами. Вантажовласник зобов'язаний вивезти імпорتنий вантаж, прийнятий Портом на склад, протягом 10 днів з моменту приймання вантажу на склад, якщо інше не обговорено в договорі з Вантажовласником.

4.10.3. Погоджувати з перевізниками й Портом умови відвантаження або здачі на місці вантажів, що прибули в Порт у тарі та упакуванні, що не забезпечує подальшої схоронності транспортування, з браком, ознаками псування або підмочування, з неякісним маркуванням або без нього, що підтверджується відповідними актами-повідомленнями, а також без необхідних сертифікатів і інших товаросупроводжувальних документів.

Погоджувати із транспортними організаціями та Портом завчасно до початку відвантажень за



контрактом порядок перевантаження і перевезення швидкопсувних та режимних вантажів.

4.10.4. Забезпечувати попереднє узгодження із транспортними організаціями перевезення негабаритних і великовагових місць.

Надавати порту розроблені та затверджені креслення на з.д. рухомий склад та проекти морського перевезення.

4.10.5. Регулювати з одержувачем без участі Порту всі питання з кількості вантажу, визначення якого провадилося в Порту за участю експертів.

## *5. ПЕРЕВАНТАЖЕННЯ Й ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ ВАНТАЖІВ, ПЕРЕВЕЗЕНИХ У КОНТЕЙНЕРАХ, ПАКЕТАХ, БЛОКПАКЕТАХ І НА ТРЕЙЛЕРАХ.*

5.1. Під час перевезення експортних і транзитних вантажів у контейнерах і пакетах:

5.1.1. Контейнери приймаються Портом від залізниці або іншого виду транспорту та здаються Портом на судно по зовнішньому огляді, з перевіркою відповідності пломб вимогам стандарту, чіткості відбитків на пломбах, справності технічного та комерційного стану, контейнерів відповідно до діючих правил.

5.1.2. При виявленні Портом у момент прийому контейнерів з технічними несправностями або ушкодженнями, відсутністю пломб, несправністю пломб, неясними відбитками на пломбі, розбіжностями знаків на пломбі з даними перевізних документів, попутними пломбами, невідповідністю доданих документів або у випадку прибуття контейнера без документів (у всіх випадках без доступу до вантажу) Порт має право відмовити в прийомі таких контейнерів.

При виявленні в момент передачі від перевізника контейнера з несправностями, що загрожують схоронності вантажів Порт відмовляє в прийомі таких контейнерів.

Якщо буде потреба перевірки вантажу в контейнері або перевантаження його в справний контейнер воно здійснюється в Порту його засобами в присутності представника сторони, що здає, за її рахунок. Після перевірки контейнер пломбується пломбами сторони, що здає.

5.1.3. Розкриття контейнера і вантажних місць, що перебувають у контейнері на вимогу контролюючих державних органів (митних, прикордонних, карантинних, ветеринарних, ДХІ і т.п.), у тому числі для фумігації, а також пред'явлення до огляду і їхнє наступне впакування по закінченні огляду провадиться Портом за рахунок Вантажовласника в наступному порядку:

5.1.3.1. Контейнери з експортними вантажами розкриваються Портом у присутності представника контролюючої організації, Вантажовласника. (його представника або експедитора), які складають акт огляду.

В акті фіксується справність контейнера в технічному й комерційному відношенні, кількість і справність знятих пломб відправника, номери й знаки на пломбах, результати огляду вантажу, номера доглянутих місць і факти вилучення, якщо такі мали місце. Після огляду та наступного впакування контейнера останній пломбується пломбою Вантажовласника й/або пломбами контролюючої організації. Відбитки й число накладених пломб також вказується в акті огляду. Акт огляду підписується представниками контролюючого державного органу, що провадив огляд вантажу, Порту, митної установи й Вантажовласником (його представником або експедитором).

Пломби відправника вантажу передаються Вантажовласнику (його представнику або експедитору) разом з актом огляду.

Акт огляду свідчить про те, що вантаж у контейнері тільки додивлявся й не засвідчує кількість, вагу й стан вантажу в контейнері.

5.1.3.2. Якщо контролююча організація зажадала перекласти вантаж у контейнері, ці операції здійснює Порт у присутності Вантажовласника (його представника або експедитора) за рахунок Вантажовласника. Акт огляду оформляється в тім же порядку з відбиттям фактичної наявності та стану вантажу проти документів. Зняті пломби передаються Вантажовласнику (його представнику або експедитору) разом з актом огляду.

5.1.4. Завантаження експортних вантажів у контейнери для подальшого відправлення на експорт здійснюються за участю Вантажовласника (його представника або експедитора) і ними пло-

мбується.

5.1.5. У виняткових випадках за дорученням Вантажовласника (його представника або експедитора) і за узгодженням з Портом провадиться розформування контейнерів з експортними вантажами, що прибули зі справними пломбами Відправника вантажу, за участю Вантажовласника (його представника або експедитора). Заявка на розформування прикладається до доручення Вантажовласника (його представника або експедитора), при цьому Порт не несе відповідальності за стан вантажів у контейнері.

5.1.6. За заявкою експедитора допускається навантаження в один контейнер декількох коносаментних партій експортного або транзитного вантажу на адресу одного одержувача. При цьому на кожний збірний контейнер експедитором складається реєстр із вказівкою номерів коносаментних партій і кількості місць у них.

5.1.7. Приймання вантажу в пакетах від залізниці або інших видів транспорту провадиться Портом по зовнішньому огляді.

При виявленні окремих ушкоджень місць, Порт провадить розкриття пакета з перевіркою вмісту, перетарування, і перевірку ваги ушкоджених місць за рахунок сторони, що здає, оформляючи такі випадки комерційними актами.

5.1.8. Відвантаження експортних і транзитних вантажів на судна в пакетах провадяться Портом за кількістю справних пакетів без перевірки кількості місць у пакеті із вказівкою в коносаменті кількості пакетів і ваги заявленої відправником. Пакети повинні відповідати вимогам ДСТ.

5.2. Під час перевезення імпорتنих вантажів у контейнерах і пакетах:

5.2.1. При укладанні контрактів Вантажовласник передбачає обов'язок відправника вантажу опломбувати контейнер надійними пломбами-запорами.

5.2.2. Контейнери приймаються Портом від судна по зовнішньому огляді, з перевіркою цілісності пломб відправників вантажу, чіткості відбитків на пломбах, справності технічного й комерційного стану контейнерів відповідно до діючих правил. Результати приймання Портом від судна контейнерів з імпортними вантажами включаються в генеральний акт, у якому вказується кількість контейнерів, прийнятих Портом, і номери актів-повідомлень.

5.2.3. При виявленні Портом у момент прийому контейнерів зовнішніх технічних несправностей без доступу до вантажу, а також при виявленні неясних знаків на пломбах, невідповідності знаків і номерів на пломбах знакам і номерам, зазначеним у перевізних документах, що здає сторона (перевізник або його агент) навішують додатково свою пломбу, а також усувають технічну несправність самотужки або засобами Порту за рахунок перевізника.

Ці контейнери приймаються без розкриття й перевірки вмісту з оформленням акту-повідомлення, у якому фіксуються стан і відбитки пломб (проти коносаменту) і відбитки пломб агента.

5.2.4. У всіх випадках можливого доступу до вантажу або неможливості їхнього подальшого транспортування, перевірка контейнерів провадиться Портом за участю перевізника або його агента. Про результати перевірки складається акт-повідомлення. В акті-повідомленні крім результатів огляду вказується кількість і відбитки знятих і знову накладених пломб. Після перевірки контейнер опломбується пломбою перевізника або його агента.

5.2.5. У випадку прибуття контейнера без документів або з вантажем, забороненим до ввозу на Україну, без дозволу митниці вантаж з борта судна не вивантажується.

5.2.6. Розкриття контейнерів і вантажних місць, що перебувають у контейнерах, на вимогу контролюючих державних органів (митних, прикордонних, карантинних, ветеринарних, ГХІ й т.п.) у тому числі для фумігації, а також пред'явлення до огляду і їхнє наступне завантаження із закінченням огляду провадяться Портом за рахунок Вантажовласника в наступному порядку:

5.2.6.1. Контейнери з імпортними вантажами розкриваються Портом у присутності представника контролюючої організації, що зажадала огляду, Вантажовласника (його представника або експедитора) або з його доручення експерта.

Результати розкриття для огляду контейнерів за справними пломбами іноземного відправни-

ка оформляються актом огляду та актом експертизи, у випадку участі експерта, у яких фіксується факт огляду, справність контейнера в технічному й комерційному відношенні, кількість і цілісність знятих пломб, номери й знаки на пломбах, номери доглянутих місць і факти вилучення товару, якщо такі мали місце.

Після огляду та наступного завантаження доглянутих місць контейнер пломбується пломбою Вантажовласника. Відбитки й число накладених пломб також вказуються в актах. Акти підписуються представниками контролюючої організації, що провадила огляд вантажу митної установи, Вантажовласника (його представника або експедитора) і Порту. Пломби іноземного відправника вантажу передаються Вантажовласнику (його представнику або експедитору) з актом огляду.

Акт розкриття контейнера для огляду або фумігації свідчить про те, що вантаж у контейнері тільки додивлявся або фумігувався, і не засвідчує кількість, вагу й стан вантажу в контейнері.

5.2.6.2. Якщо контролююча організація зажадала перекласти вантаж у контейнері, ці операції здійснює Порт за рахунок Вантажовласника. Акт огляду оформляється в тій же порядку з відбиттям фактичної наявності та стану вантажу проти документів. Зняті пломби іноземного відправника вручаються Вантажовласнику (його представнику або експедитору).

5.2.7. У необхідних випадках за дорученням та за рахунок Вантажовласника Порт провадить завантаження імпорتنих вантажів у контейнери для подальшого відправлення одержувачу. Пломбування контейнерів у цьому випадку провадиться пломбами Вантажовласника (його представника або експедитора). Навантаження вантажу в контейнери здійснюються за участю представника Вантажовласника або Експедитора.

5.2.8. У виняткових випадках за дорученням Вантажовласника (його представника або експедитора) провадиться розформування контейнерів з імпортними вантажами, що прибули за справними пломбами відправника вантажу. Заявка на розформування прикладається до рознарядки.

У цьому випадку зняття пломб іноземного відправника провадиться Портом за участю експерта, який викликається Вантажовласником (його представником або експедитором) за рахунок Вантажовласника. Результати перевірки вантажів у розформованому контейнері з імпортними вантажами оформляються актом експертизи.

5.2.9. Відвантаження з Порту імпортного вантажу в пакетах Порт провадить з указанням в транспортних або приймально-здавальних документах кількості справних пакетів і ваги, заявленого Вантажовласником (його представником або експедитором). Вага пакета вказується "за заявою" Вантажовласника.

У випадку неможливості завантаження вагонів або контейнерів нестандартними пакетами з імпортними вантажами за їхніми габаритами, розформування пакетів провадиться Портом за заявою Вантажовласника (його представника або експедитора) за участю експерта й з оформленням актів експертизи. Подальше відвантаження провадиться окремими вантажними місцями. При наявності ушкоджених місць, а також місць, які неможливо відправити звичайними транспортними засобами, Вантажовласник (його представник або експедитор) вирішує питання про їхнє відправлення. Порт не відповідає за стан вантажів у пакетах.

5.2.10. Під час перевезення вантажів у контейнерах Перевізник (його агент) зобов'язаний у провізних документах указати Власника контейнерів.

## *6. СТРАХУВАННЯ*

6.1. Обов'язок страхування вантажу від втрати, псування й ушкодження, а також відповідальності перед третіми особами лежить на Вантажовласнику.

## *7. ПРАВО ЗАСТАВИ*

7.1. Якщо Вантажовласник /його експедитор не провадять оплату виставлених Портом рахунків із прикладеними документами, що обґрунтовують, і не задовольняє претензійні вимоги Порту, останній відповідно до параграфу 7 глави 49 Цивільного кодексу України провадить утримання приналежного вантажу. Видатки із зберігання утримуваного Портом вантажу складаються за ра-

хунок Вантажовласника. Право застави забезпечує вимоги Порту в повному обсязі, включаючи відшкодування всіх збитків Порту через прострочення виконання Вантажовласником Договору, у т.ч. видатків з утримування закладеного вантажу, комісійних і митних зборів і ін.

7.2. Якщо в процесі виконання зобов'язань Порт установить неплатоспроможність Вантажовласника, Порт здобуває право звернути стягнення на предмет застави, у т.ч. для забезпечення вимоги, що ще не належить оплаті.

7.3. При випадковій загибелі застрахованого вантажу, що перебуває під заставою, Порт здобуває право переважного задоволення зі страхового відшкодування.

7.4. Порт вправі застосувати до вантажу право застави у випадку порушення Вантажовласником (його представником або експедитором) умов Договору, у т.ч.: строків вивозу вантажу за договором.

7.5. Порт має право самостійно реалізувати у встановленому порядку вантаж, що перебуває під заставою, сповістивши про це Вантажовласника (його представника або експедитора). Порт звільняється від зобов'язань стосовно реалізованого вантажу й документів після подання Вантажовласникові (його представникові або експедиторові) звіту про залишок коштів за винятком видатків Порту по цьому вантажі, утримання заборгованості Вантажовласника, сплати торговельних і інших платежів по даному вантажі.

7.6. Право застави припиняється:

7.6.1. при задоволенні станової вимоги;

7.6.2. при загибелі з вини Порту вантажу, що перебуває під заставою;

7.6.3. при переході прав, що становлять предмет застави, до Порту в порядку поступки вимоги;

7.6.4. При одержанні від Вантажовласника (його представника або експедитора) належно оформленої гарантії або поручництва третіх осіб.

8.1. Нарахування портових зборів і оплата послуг Порту провадиться відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України № 1544 від 12.10.2000р., Наказів Міністерства транспорту № 711 від 15.12.2000р. і № 188 від 12.03.2003 р.

8.2. Вчасно, протягом не більше 10 банківських днів провадить оплату рахунків Порту за виконання Портом в інтересах Вантажовласників/їхніх експедиторів роботи та надані послуги. Відшкодовує Порту всі заподіяні йому з вини Вантажовласників/їхніх експедиторів збитки, а також оплачує встановлену договорами пеню за несвоєчасну оплату рахунків Порту.

Самостійно оплачує штрафи залізниці й демередж судновласникам за простої вагонів і суден, крім випадків простоїв, що сталися з вини Порту.

При не надходженні в Порт із вини Вантажовласника запланованих місячним планом завезення вантажів, Порт має право вимагати від Вантажовласника оплати 50% вартості обробки не завезених вантажів.

8.3. Порт відповідає за нестачі, ушкодження, пересортицю вантажів, що виникли з його провини в розмірі дійсного збитку, а також за простої й ушкодження з його провини вагонів, суден і судового встаткування.

*Начальник порту*

ДОДАТОК № 2

Валові норми обробки суден у Маріупольському морському торговельному порту

№ п.п.	Найменування вантажопотоку	Вид операції	Норма: тн (шт.) судно-діб.	Примітки
1	2	3	4	5
1.	Рефвантажі (на палетах)	В/Р	400	прямий варіант
2.	Насіння соняшника й ін. легков. вантажі	В	1100	- " -
3.	Ячмінь, пшениця	В	1500	- " -
4.	Соевий шрот, цукор сирець, тапіока насипом	В	1500	- " -
5.	Обладнання, гранблоки	В/Р	400	- " -
6.	Обладнання НГ і важковагові (плав краном)	В/Р	350	- " -
7.	Хімікати, добрива в бігбегах і на палетах	В	800	
8.	Контейнери ІСО (на універсальних суднах)	В/Р	150	
9.	Контейнери ІСО (на спеціальних суднах)	В/Р	250	
10.	Різні товарно-штучні	В/Р	500	
11.	Сталь листова	В	2000	
12.	Катанка в бухтах, кольорові метали	В	1200	
13.	Металопрокат у в'язках (арматура, ст. заготівля, профіль і ін.)	В	3000	
14.	Сляби	В	4500	
15.	Труби малого діаметра у в'язках	В/Р	1000	
16.	Труби малого діаметра поштучно	В/Р	800	
17.	Труби великого діаметра	В/Р	1000	
18.	Сталь у рулонах до 9,0 тс у пачках	В	3000	
19.	Сталь у рулонах понад 9,0 тс	В	3500	
20.	Чавун навалом	В	3000	
21.	Вугілля (крановий варіант)	В	7000	великокускове вугілля
22.	Вугілля через ВПК	В	8000	влітку
			6000	взимку
23.	Кокс навалом	В	1600	прямий варіант
24.	Сірка, добрива (аммофос, діамоній фосфат, аміачна селітра й ін.)	В	3000	за варіантом судно-пл.кр.-судно
25.	Сірка	В	3800	п/ваг-кр-судно
26.	Добрива	В	2000	контр-кр-судно
27.	Клінкер, боксити, цинкові, мідний концентрати, руди навалом	Р	2500	на склад
			1100	прямий варіант
28.	Глина	В	5000	влітку
			4000	взимку
29.	Металобрухт	В	1000	
30.	Шлак гранульований	В	4000	влітку склад-
			3000	взимку кран-судно
31.	Шлак гранульований	В	3500	влітку п/ваг-
			2500	взимку кран-судно

ПРИМІТКИ:

1. Валові норми розраховані для 5-ої групи суден.
2. Якщо група судна, для якого розраховується сталійний час, нижче встановленої у ВН гру-

пи характерного судна, то ВН знижується відповідно до поправочних коефіцієнтів до ВН.

Група характерного судна	Група судна, що оброблюється			
	1	2-3	4	5
5	0,27	0,62	0,81	1

3. При навантаженні (розвантаженні) суден 6-ої групи й вище перерахунок норм не робиться.

4. При перевантаженні вантажів з морського судна на морське судно (борт-борт) і з морського судна на річкове судно (і навпаки) застосовуються норми, розраховані для судна, що лімітує.

5. Судна з тарно-штучними вантажами приймаються до обробки після попереднього узгодження з портом.

*Начальник порту*

*ДОДАТОК № 3*  
*Кількість перевантажувальних комплексів (ПК) у Маріупольському морському торговельно-  
 му порту*

№ п.п.	Найменування вантажопотоків	Вид операц.	ПК
1.	Насипні вантажі (зерно, цукор і інші продовольчі)	В/Р	1
2.	Тарно-штучні (кіпові, бочкові, мешкові, в палетах і ін.)	В/Р	1
3.	Устаткування, дрібнопартійні тарно-штучні вантажі	В/Р	1
4.	Контейнери ІСО	В/Р	1
5.	Металовантажі	В/Р	4*)
6.	Сірка, мінеральні добрива (за погодженням з портом)	В	2**)
7.	Вугілля через ВПК	В	1
8.	Вугілля, кокс, руди, боксити	В/Р	1
9.	Наливні	В	1***)
10.	Глина	В	3****)

**ПРИМІТКИ:**

\*) - У т.ч. 1 судно на 3-4 причалі  
 1 судно на 10 причалі  
 1 судно на 16 причалі  
 1 судно на 18 причалі

\*\*\*) У т. ч. 1 судно на 10-15 причал (сірка комова, Південний мол перевантаження борт-борт).  
 1 судно на 5-18 причалі (гранульована сірка).  
 1 судно на внутрішньому рейді - у Південного мола перевантаження борт-

борт).

\*\*\*\*) - Північний мол 1 судно перевантаження борт-борт (мазут, дизельне паливо)

\*\*\*\*\*) - У т.ч. 1 судно на 7 причалі  
 1 судно на 8 причалі  
 1 судно на 9 причалі

*Начальник порту*

*ДОДАТОК № 4*

*Норми часу на маневрові й допоміжні роботи суховантажних суден у Маріупольському морському торговельному порту*

№ п. п.	Найменування операцій	Судна самохідні повної вантажопідйомності				
		до 3000	3001- 5000	5001- 10000	10001- 15000	15001 і більше
1.	Швартування до причалу з маневрами	0-30	0-45	1-00	1-15	2-00
2.	Відшвартування від причалу з маневрами	0-30	0-45	1-00	1-15	2-00
3.	Постановка на якір або зйомка з якоря	0-30	0-45	0-45	1-00	1-15
4.	Перетяжка уздовж причалу	0-30	0-30	0-45	0-45	1-00
5.	Перестановка в порту від причалу до причалу своєю машиною й буксирами	1-30	2-00	2-45	3-00	3-15
6.	Швартування судна на два якорі кормою до молу	1-00	1-30	2-00	2-30	2-30
7.	Відшвартування судна від молу	0-45	1-00	1-30	2-00	2-00

**ПРИМІТКИ:**

1. У льодових умовах і в тумані норми часу на маневрові роботи рахуються по фактично витраченому часу.
2. Швидкість ходу суден по каналу рахувати 4,5 вузли.

*Начальник порту*



*ПРАВА ПОРТУ ВІДНОСНО ПЕРЕВІРОК І САНКЦІЙ.*

1. Відповідно до діючих правил, міжнародних та національних норм здійснювати перевірку стану судна, вантажу на відповідність конвенційним вимогам, у тому числі перевірку судових документів, знань, кваліфікаційних і санітарних сертифікатів членів екіпажу.

2. При необхідності вимагати від капітана судна проведення навчальних тривог з метою перевірки рівня професійної підготовки екіпажу, а також брати участь у рятувальних операціях.

3. Відповідно до ст.80,81 КТМ затримати судно в Порту розпорядженням начальника порту:

- на вимоги Порту до судна внаслідок ушкоджень портових споруджень, іншого майна, навігаційного встаткування;

- на вимоги органів Міністерства охорони навколишнього природного середовища при порушенні судном природоохоронного законодавства України;

- на прохання третіх осіб, що мають морські вимоги.

Розпорядження начальника порту про затримку судна дійсно протягом 3-х діб, до надання судовласником іншого належного забезпечення або до накладення на судно арешту судовими органами.

4. Відповідно до ст.91 КТМ капітан порту відмовляє у видачі дозволу на вихід з порту у випадках:

а) непридатності судна до плавання, порушень вимог до його завантаження, постачання, комплектування екіпажу й наявності інших недоліків, що представляють погрозу безпеці плавання або здоров'ю людей, що перебувають на судні, або погрозу заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу;

б) порушень вимог до судових документів;

в) несплати встановлених зборів, штрафів і інших платежів;

г) рішення вповноважених органів (митної, санітарно-карантинних, рибоохорони, охорони навколишнього природного середовища й прикордонних військ) - капітан порту затримує судно до усунення виявлених недоліків або до сплати належних зборів, штрафів або інших платежів.

Про затримку судна негайно повідомляється судовласник.

Видатки, пов'язані із затримкою судна, відповідно до ст.91 КТМ, несе судовласник.

Відповідно до ст. 79 КТМ, а також Закону України від 13.09.2001 р. «Про внесення змін у Кодекс України про адміністративні правопорушення, про відповідальність за порушення правил судноплавства» начальник порту, його заступники, капітан порту за порушення обов'язкової постанови по порту та інші адміністративні правопорушення вправі накладати адміністративні стягнення.

*Начальник порту*

СЮРВЕЙЄРСКЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ НА ТЕРИТОРІЇ ПОРТУ

1. Сюрвейєр, що діє відповідно до договорів послуг (гл. 63 ЦКУ) за письмовими заявками продавців, покупців, вантажовласників, судновласників, експедиторів, агентів, страховиків, на території державного морського торговельного порту здійснює наступні види діяльності:

1.1. Консультує й видає рекомендації порту, судновласникам, відправникам вантажу, вантажодержувачам, фрахтовим, страховим і іншим організаціям з питань безпеки перевезень і схоронності вантажів у періоди зберігання, перевалки, перевезення, а також з питань стану суден і встаткування.

1.2. Робить експертні та інспекційні послуги з визначення властивостей, якості й кількості вантажів, ідентифікації вантажів, умов їхнього перевезення, придатності і готовності суден до прийому та перевезенню вантажів, інші види інспекційних і експертних (сюрвейєрських) послуг, включаючи питання безпеки мореплавання, з видачею відповідних сертифікатів/сюрвейєрських актів.

2. Сюрвейєр зобов'язаний:

2.1. Здійснювати свою роботу без втручання і створення перешкод для адміністративно-господарської діяльності Порту та інших користувачів з дотриманням Правил знаходження на території Порту, а також нормативів з морської і екологічної безпеки, Зводу звичаїв і Обов'язкових постанов по Порту.

2.2. Надавати Порту копію заявок, а також письмову інформацію про майбутнє проведення робіт.

Інформація повинна містити:

- найменування замовника експертизи/огляду;
- предмет і цілі майбутньої експертизи/огляду;
- строки проведення експертизи/огляду;
- найменування судна й судновласника (оператора) (якщо експертиза буде проводитися на судні або при навантаженні/вивантаженні вантажу на судно/із судна);
- опис вантажу;
- інформацію про вантажовласника (експедитора).

Інформація подається сюрвейєром не пізніше, ніж за добу до початку проведення експертизи/огляду, незалежно від наявності інших джерел інформації.

2.3. Здійснювати експертизу/огляд на судні у строки, що не перевищують 1 години після закінчення Портом вантажних операцій.

2.4. Фотографування в Порту провадити тільки за участю працівника Порту та при наявності оформленого письмового дозволу на фотозйомку.

2.5. У процесі та із закінченням роботи письмово інформувати відповідальних працівників Порту (головного диспетчера, начальника ВГіКР) про замічені недоліки.

*Начальник порту*

## GENERAL PROVISIONS

### Article 1

1.1. The present Code of customs / further Code / is the local normative act elaborated and being in force in accordance with :

- Civil Code of Ukraine
- Economic Code of Ukraine
- Merchant Shipping Code of Ukraine
- Ukrainian Law “ On transport and forwarding activity
- General rules of cargoes carriage by railways
- General rules of cargoes carriage by sea
- Decree No.1544,dd 12.10.2000 of the Government of Ukraine “ On port dues “
- Order No. 711, dd 15.12.2000 of the Ministry of Transport of Ukraine
- On introducing alterations and supplements to the Port dues and charges for the services rendered to the vessels in the sea commercial ports of Ukraine
- Order No. 188, dd 12.03.2003 of the Ministry of transport of Ukraine
- On introducing alterations and supplements to the Table of tariffs of the works and services rendered to the cargo owners in the sea commercial ports of Ukraine
- Statute of the sea commercial port of Mariupol
- Obligatory Regulations of the sea commercial port of Mariupol
- Other normative documents issued by the competent government bodies of Ukraine.

1.2. Code regulates the main legal relations arising between:

\* port and sea carrier and/or his agent concerning discharging,loading of import, export,transit or coastal goods as well as the service of the ships rendered by the port

- port and cargo owner and/or his forwarders during handling the export,import,
- coastal or transit cargoes
- port and surveyors, insurers of ships and cargoes and others.

1.3 Code is considered to be the obligatory one and be followed by the concerned parties who effects or provides service in transshipment / storage / of the goods in the port and the ships being handled or served.

1.4 Code obtains legal grounds for elaboration of the standard and individual agreements between the port and counterparts on handling the goods and servicing the ships and regulates: commercial and operating conditions of the port activity

- procedure and conditions of the delivery to the port and removal from the port of the goods by sea, railway or truck transport
- procedure and conditions of the vessels` arrival and sailing, their loading, discharging and servicing
- procedure and conditions of the storage of goods in the port`s warehouses.

### Article 2

The Port is situated in the Azov Sea, in the NW part of the Taganrog Gulf, Lat. 47°03`N, Long.37°30`E and protected seaward by North, South and East moles.

2.1 The Port is open for navigation all the year round. The days of the opening and closing of ice navigation shall be the days officially declared as such by the Port Administration. Procedures and conditions for ice-breaker assistance to convoy ships in and out will be effected according to the Obligatory Regulations and orders as well.

Calls of warships and nuclear ships shall be agreed in accordance with Procedures established by directive bodies.

2.2 Port accepts vessels with a length up to 250 m and draft of up to 8 m.

2.3 The Port is a territory with a special permit, border and custom controls regime which is regulated by a special order of the Port Director General with due regard for the Border and Customs legislation of Ukraine in force.

2.4 There are Port's facilities to provide transports` (trains, lorries and ships) handling including 18 berths with depth of 8 metres and 1 passenger berth as well as indoor and outdoor warehouses for cargo storage and cargo handling equipment:

- gantry cranes of 5.0 up to 40.0 mtons capacity,
- floating cranes of 16.0 , 100,0 and 150,0 mtons capacity
- forklift trucks of 1,5 up to 32.0 mtons capacity and other machinery.

2.5 Loading of export grain cargoes delivered by a customer`s trucks is accomplished via sheltered storages.

Unloading/ loading of frozen cargoes, grain, raw sugar, dangerous cargoes of Appropriate kinds, sulphur and bulk fertilizers are carried out by direct scheme only.

Dangerous cargoes are handled in accordance with MOPOG/ IMO regulations only and should be agreed beforehand.

Handling of dust-forming mineral fertilizers, sulphur and other dust-forming cargoes is limited by requirements of corresponding sanitary and nature protective authorities and by requirements that fixed in the working process charts.

Dangerous, harmful and perishable goods can't be accepted for storage in the port and be handled from wagons/ trucks onboard the vessels and from the vessels into wagons/ trucks by direct scheme only. In view of this, the cargo owners/ their forwarders should match the vessels arrival with wagons/ trucks delivery in time.

Operations with a ship`s cargo handling means can be carried out with wind strength up to 22 m/s max.

2.6 All cargoes delivered to the port must have declarations and IMO certificates.

2.7 The port operates 24 hours a day with Sundays and holidays included. Usual working hours in the port are from 8 to 17 besides Sundays and holidays.

The days before holidays and Sundays are considered to be as 3/4 of a working day.

As per Labor Code of the Ukraine, the holidays are:

January 1 – The New Year

January 7 - Christmas

March 8 - International Women Day

May 1 and 2 – International solidarity of the working people

May 9 - Victory Day

June 28 – Constitution Day of Ukraine

August 24 – Independence Day of Ukraine as well as religious holidays for one day ( Sunday ) – Easter and one day

(Sunday - Whitsunday / Trinity /.

Based on the exclusive agreements with a customer, the port can carry out handling operations and render its services day and night as well as on Sundays and holidays.

2.8 All handling operations carried out within port territory and water area considered as the main type of activity and can be effected by port`s means and facilities only or by other authorized officials being duly agreed with the port officials or on the basis of the administrative acts of the government bodies ( in compliance with the Merchant Shipping Code, Clause 73 ).

## Article 3

3.1 Vessels are acceptable for handling, lying and other operations only after preliminary consent and port's confirmation

3.2 The port is open for coastal and international sailing and effects works and services on its territory and water area allotted thereto according to the agreements with shipowners, charterers and other clients as per Annex 1 that effects:

3.2.1 Bunkering with lubricants ;

3.2.2 Potable water supply from berth or in port water area, removal of bilges, sewage water and garbage.

3.2.3 Tug-boat hire for vessels` entering, mooring, shifting, leaving the port, safety measures of a vessel`s anchorage as well as provision of launches to carry crews and passengers from / to a vessel.

Placing ( if possible ) at free berthes or in the outer port for prior repair engagements, loading of stocks, minor repair, staying and other ship`s needs.

3.2.4 Arrival / sailing formalities.

3.2.5 Placing in the outer port for fumigation and degassing of ships.

3.2.6 Special lashing of cargoes with appliances for lashing provided by cargoe`s / shipowner`s requests or orders.

3.2.7 Customs and immigration clearance for international sailing ships.

3.2.8 Arrangement of ice pilotage in the port approaches and port water area during Ice navigation as well as ice hacking around a vessel.

3.2.9 Render services in providing a port`s berth and mooring team.

3.2.10 Port`s rendering the services, materials and technical supplies are performed by a ship`s / ship`s agent submitted application.

3.2.12. A ship or her agent pays :

a) port dues introduced in the Merchant Shipping Code, Clause 84, by the rates fixed in the Decrees of the government of Ukraine.

b) services rendered to a vessel`s entering the port by the rates determined in the Order of the Ministry of transport and communications and other legislative acts.

3.3 Pilotage is compulsory for all yhe vessels entering or leaving the port, shifting from berth to berth and mole either.

3.4 Vessels and other crafts movements in the port water area including roadstead is performed by the Vessels` Traffic Control Service.

#### Article 4

Only ships with closed-type swage system or biological cleaning sewage system shall be accepted.

As an exception, ships without the abovementioned systems shall be accepted after an agreement of shipowners or their agents with nature protective and port Authorities. In this case movable shore toilets to be used obligatory.

4.1 Discharging of sewage and bilges waters and dry garbage in the port water area and in the Azov Sea is prohibited. All ships must discharge sewage water on the port`s crafts before leaving the port.

4.2 It is prohibited to blow funnels and pollute the air with excessive smoke content in Port water area.

#### Article 5

5.1 All merchant ships, irrespective of thei flags, are accepted for handling in the order of priority of their arrival and the date of shipping orders and waybills accepted by the port.

5.2 Liner ships service is effected according to the declared line schedules as well as to contracts signed by the port and shipowners, charterers.

5.3 A liner ship is the ship working on line registered and certified in the Marine and River Transport Administration. This ship to be worked in accordance with a schedule agreed with the port.

A ship-substitute to be completely accorded to shipment conditions of cargoes as planned ship without a detriment to timely cargo delivery. This ship should have the same construction, draft in com-

pliance with a berth specialization as a planned ship. Her gross loading/ unloading rates should not extend handling operations time.

5.4 At least 10 days prior to arrival, masters (shipowners ) should give notice to the Port administration with subsequent specification 48, 24 and 4 hours in advance of arrival ( LT ) or 2 hours after leaving the last port of call, if passage is less.

The port administration provide masters / shipowners with all information regarding berthing, time and way to commence handling operations.

5.5 Master`s / shipowner`s information should contain:

name of the ship, her dimensions, quantity and sizes of cargo spaces and hatches, number of decks, ETA, cargoes to be discharged ( loaded ), number of holds to be discharged ( loaded ) in this port; the enlarged range cargo list for every lot of cargoes to be discharged ( in turn of discharging from top to bottom ), special physical / chemical characteristics according to Certificate of Quality, heavy lifts and oversized cargo pieces; names and legal addresses of forwarders and consignees; number of hatches which are erady for handling; orders for the ship`s servicing with indication of oil and water quantity requested.

Absence of timely presented order for pumping out the ballast be considered as a ship`s detention .

During sailing under ice conditions, masters must inform additionally the ship`s Ice Class, her engine capacity, material of propellers, stock of fuel, water and provision which should be on board not less than for 10 days of work.

5.6 All information regarding planned draggings, shiftings, commencement

( termination ) of cargo handling and other operations should be given to masters by the port administration not later than 2 hours prior, if those operations to be performed in the day time ( 08.00 a.m. – 05.00 p.m. ) or not later than 03.00 a.m.,if in the night time ( 05.00 p.m. – 08.00 a.m. ).

5.8. The master ( or his agent ) shall, after the ship`s arrival and upon completion of sanitary and customs formalities, deliver a notice of the ship`s readiness for handling and servicing to the port`s representative with indication of number of all the holds or part of them ready for operations.

The same procedure to be effected upon completion of discharging, if the ship to be loaded after discharging. Readiness of holds to load ( to discharge ) should be confirmed by the inspection ( commission ) called by the agent or the port, if required.

5.9. By the time stated in Notice, master must provide readiness of his ship for berthing , readiness of all holds and decks for discharging ( loading ) according to cargo plans, readiness of cargo handling equipment and hatches including their opening and lighting of holds, decks and alongside places in accordance with the Rules of fire arrangements and safety engineering. Lifting capacity of ship`s cranes ( winches ) should be confirmed by the Register of Shipping documents or relevant documents for foreign ships.

5.10The ship shall be considered ready to load bulk ( dry-bulk ) cargoes, if load marks and deadweight scales on stems and midship are clear to estimate the quantity of loaded cargo by draft ; the absence of ballast water or it`s presence in the quantity which could be discharged without termination of handling. The time spent for ballast water discharging to be excluded from the lay days.

5.11 If shipping orders of waybills as well as due payments are not received from forwarders ( cargo owners ) by the moment of the Notice delivery , the port shall make the corresponding remark in this Notice and the time spent for the abovementioned documents waiting shall be at the expense of cargo owners or charterers and to be added to the lay days.

A master of a vessel who requested a sea pilot onboard should pay fine for a false request of a pilot in the full amount of the pilot dues for a vessel`s pilotage in case a pilot founded out a vessel`s unseaworthness ( insufficient quantity of ballast, negative or non-permissible draft and etc. )

5.12 Shipowners ( charterers ) have the right to change the turn of handling for their ships, if interests of other shipowners (charterers ) and the port shall not be infringed. The port shall correct its plan of works according to shipowners`/ charterers` application.

The following conditions should be provided while changing the turn:

- handling shall be performed within the limits of one handling terminal;
- the ships shall be of the same type and with the same quantity of cargo;

- the port should be informed 3 days prior to the planned handling.

5.13 If within handling operations a vessel suspends these procedures due to a ballast water discharging, repair works, bunkering and others, this time is excluded from the laydays but a vessel is presented with a bill for her laying at the berth for the corresponding time.

#### Article 6

6.1 Stowage of cargo shall be done according to the cargo plan approved by the ship's master and the port. The ship is responsible for correct distribution and stowage of cargo in the ship's cargo spaces.

6.2 The carrier must prepare all cargo spaces for proper receipt and safety of cargoes to be loaded. All fastening rings must be mounted prior to loading commencement.

Dumb crafts provided by cargo owners should be equipped with guard railings or hand-rails for fixing a safety belt sling.

Responsibility for the correctness of dunnage, stowage and fastening of cargo shall be placed on the ship.

The installation of stanchions for receiving the cargo on deck and fastening of the deck cargo shall be done at the expense of the ship or cargo owners and shall be the ship's responsibility, whether this work be done by the ship's crew or, at a master's request, by the means of port.

The shipowner is responsible for separation of B/ L's lots and its quality.

Should the shipowner fail to comply with these conditions, all expenses connected with the sorting of cargo in port during unloading shall be borne by the shipowner.

Loading of the cargo on deck shall be effected with the cargo owner's permission.

6.3 In case of ship's delay in the port after fulfillment of all operations, as well as in case the operations which were not fulfilled during the planned time and may be done at the other berth, the port must give a free berthing or anchorage place and the master must shift his ship there to avoid the handling delay of other ships. Tugs shall be paid by the ship or by the port accordingly.

In case a berth is not free in time, master or shipowner is to pay a fine for a berth delay.

6.4 Due to specialization of the handling terminals, shifting in the port during loading / discharging is accomplished at the vessel's expense if a shipper's confirmation to pay shifting dues is not provided. If so, shifting dues and pilot services are paid at the agent's / shipowner's cost.

In case of endanger to a vessel's safety, berth, port's facilities due to heavy weather conditions, a vessel's shifting to a more safety place is performed at the port's expenses. The vessels' dragging by their crew members without tugboats and pilot involved is permitted at a distance of 50 metres maximum with further dragging alongside a berth using mooring ropes successively.

#### Article 7

7.1 A ship shall, at the port's request, receive or deliver the cargo day and night, as well as on Sundays and holidays, furnishing free of charge electric power, winches, cranes, lighting and other facilities necessary to ensure loading or unloading of the cargo. The receipt and delivery of the cargo to be effected alongside by the Bs/L. Tallysheets for every sling load to be signed by the port's and ship's tallymen. If ship's tallymen are not presented, count of port's tallymen should be considered as final without any clauses in documents. Port's documents are signed by a ship's master. The signature is certified by a ship's stamp.

7.2 During the breaks in loading or unloading of any cargoes as well as in case of bad weather, opening and closing of hatches shall be done by a ship's crew. Should shore or floating cranes be used, the expenses shall be borne by a ship.

7.3 Any additional expenses connected with unloading from lockers, deep tanks other spaces not fitted for normal work of people and machinery, as well as unloading of sub-standard cargoes and cargoes in defect packing at the request of a ship, shall be borne by a ship. The actu-

al time spent for those operations to be added to the laydays.

7.4 Separation and lashing materials shall be furnished by the charterers or ship-owners at their own expense. Any special lashing of the cargo in holds and on decks (welding, keel blocks, planking, making and mounting of metal details, etc ) to be done at the Consignor`s or Consignee`s own expense and the time spent for those operations to be added to the laydays. Special stocks – rigging screws, clips, steel ropes, etc. for lashing of the cargo shall be furnished by a ship.

#### Article 8

8.1 The port and the ship shall draw up a Timesheet to count the actual time of staying the ship in the port.

Staying time is considered to be the time of a vessel`s being in the port from the moment of her arrival ( completion of mooring to a berth or anchorage within the port water area ). A completion of the staying time is the moment of a vessel`s departure from the port ( beginning of unmooring from a berth or from anchorage ).

Laying time is considered to be the working time allowed to the port in accordance with the gross rates for the vessels` handling that fixed by the Port`s Code of Customs including loading / discharging of the rated quantity of cargoes, transshipment, separation, stowage, unlashng / lashing, opening / closing the holds, inspection of the holds, dry cleaning of the cargo places after discharging, furnishing the documents for discharged / loaded goods as well as hosing / unhosing, bunkering, oil and water supply ( during handling operations, if possible ).

8.1.1. A Timesheet to be drawn for discharging and loading separately, if the ship to be loaded after discharging in this port.

8.1.2. A Timesheet ( Statement ) to be signed by the master, his agent and port`s Representative ( post and name mentioned ). The Timesheet drawn up without a port`s representative to be considered as invalid. The procedure of signing of a Timesheet by the parties should not delay a ship`s departure.

No changes of a Timesheet are allowed and the parties have no right to refuse signing a Timesheet. If any contradictions, the proper clauses should be made by any party.

8.1.3. All handling operations to be fixed in hours and minutes from the moment of the ship`s arrival till her departure including any delays of handling resulted in the laydays exclusions with their duration and reasons mentioned, with proper statements, in case of need, drawn.

#### Article 9

9.1 If any special lashing ( unlashng ) of the cargo is requested by a ship, or in case of effecting heavy duty discharging operations ( packing, repacking of damaged and wetted cargo pieces, discharging from lockers, deep tanks and other spaces not fitted for a normal work of people and machinery, etc. ), handling of poisonous and inflammable goods with using gas-masks, opening and closing the hatches with shore and floating cranes, etc., additional time agreed by the parties to be proved to the port and this time to be added to the counted laydays.

9.2. The laydays shall be counted after berthing of a ship at free berth in the limits of the terminal handling facilities and free pratique obtained.

9.3. Laytime counting is suspended when cargo and auxiliary operations can`t be effected due to :

- force-majeure
- fault of a master, cargo owner or charterer
- absence of the wagons with the goods handled by a direct scheme ( when the wagons are ordered by the port in the total quantity )

9.4. If the cargo handling operations were not over by the completion of the lay-time, port and sea carrier / ship`s agent can fix an additional time ( demurrage time ) to complete a vessel`s handling.

#### Article 10

Port is liable for any damages of ships, railway cars and other transports through its faults if those were confirmed with the statement , drawn during the shift while damages were made, with a compulsory



participation of the port.

## Article 11

Responsibilities of a shipping agent :

11.1 To inform the port about a carrier / shipowner in a written form. By the port's request to present the documents confirming his authority to act on behalf of a shipowner / carrier and his limits of authority as well.

11.2 To inform the masters of the vessels about the Obligatory regulations of the port, its Code of Customs and other normative documents that regulate the presence and activity in the port.

11.3 To provide the port with the information of a vessel's arrival in accordance With the Generals, item 5.5. Information should contain all the data as per item 5.6. of the Generals.

11.4 To provide application from a vessel on her arrival at or sailing from the port a request for pilot and tugboat services in compliance with the Obligatory regulations of the port.

11.5 To present the port with the vessel's notice of readiness for handling and service in accordance with the Generals of the Code. Notice of readiness is handled to the port on completion of the border, custom and other formalities and on receiving a free pratique. A vessel is to be fully ready for cargo handling by the time fixed in the notice.

11.6 To pass to the port all cargo documents together with those ones concerning the vessel's data within 2 ( two ) hours from the moment a free pratique obtained.

11.7 To accept from the vessels and pass to the port authorities the request for electric power, water, fuel and other supplies.

11.8 To secure a vessel's fulfilment of the port's requirements on receiving / delivery the cargo day and night, on Sundays and holidays as well.

11.9 To receive, accept and make timely and complete payments for advance final port's disbursement accounts for all the works and services rendered by the port to the vessel, crew, passengers as well as for the materials used by the port or to provide receiving, acceptance and payments of these accounts by a carrier / shipowner.

The payment of the disbursement accounts is to be performed before a vessel's sailing from the port.

The payment should be done with a reference to the agreement between the port and agent.

Director General of the port

## ANNEX 1

### The main cargo transport and forwarding conditions in the Sea Commercial port of Mariupol

#### 1. GENERALS

1.1 Legal relations between the port, cargo owners and their forwarders are

Based on the Civil, Economic Codes of Ukraine, Merchant Shipping Code of Ukraine, Ukrainian Law “ On transport and forwarding activity “, “Temporary provisions on monthly planning and organization of the export, import, transit cargo carriage performed by rail, sea and river transports” approved by the Decree No. 357, dd 17.05.93. of the Government of Ukraine, Order No. 188, dd 12.03.03 of the Ministry of transport of Ukraine and other normative documents.

The present conditions ( hereinafter as TFC ) determine the main legal relations between the port and cargo owners connected with handling, storage, warehousing and main cargo transport and forwarding conditions in the limits of the port territory and its water area.

In accordance with the Clause No. 76 of the Merchant Shipping Code of Ukraine, the port provides discharging and loading of the cargoes, storage, lashing and separation of the goods and other operations connected with handling in the port.

1.2 The present conditions do not concern legal relations between cargo owners and any third party. No liability for the port is created with those legal relations. The third party ( including a forwarder or agent ) is allowed to execute contracts and TFC on behalf of the cargo owner. In this case the cargo owner to be responsible for non-execution of the duties by this third party as his own ones.

1.3 Checking of quality, quantity, completeness of the cargo in the port, if such checking is necessary for the cargo owners, shipowners or charterers , shall be done with participation of an independent commission of experts. Special agreements must be concluded between the abovementioned parties and the experts, and the port must be informed about forthcoming expertise in duly way.

1.4 The present conditions are not applicable to the handling of ships and cargoes by forces and means of clients. In this case the port shall conclude special contracts for handling of those cargoes.

1.5 Handling of the bulk chemical cargo without the port`s warehouses use is Effected according to the “ Regulations of mineral fertilizers and other bulk cargoes handling in Mariupol port “ and agreement with Donetsk railways

“ On organization of the cargo carriage and settling of the calculations for payment for transportation and services rendered by the railways “

1.6 The cargo owner shall pay for all performed works and rendered services as per Price Lists, Tariffs and Contracts in force.

#### 2. THE SCOPE OF APPLICATION

2.1 The present conditions are applicable to all port`s contracts in spite of Nationality of the carrier`s ship, cargo owner or any interested person as well as to contracts concluded by the cargo owner ( his forwarder ) or by liner seagoing carrier if those contracts related to the port.

2.2 The present conditions to be preferred to any customs or rules of corresponding branches, if any differences.

2.3 The problems related to subject of the present conditions` regulation, which have no direct settlement, to be settled according to Generals of the Civil Code, Code of Merchant Shipping and other normative documents in force now in Ukraine.

2.4 The present conditions to be an integral part of any contract if in this contract there is the port`s reference to those conditions.

2.5 The parties have the right to include alterations and additions in their contracts according to conditions or circumstances taken place while concluding such a contract upon assuming the present TFC as a basis.

2.6 In accordance with the Chapter No. 65 of the Civil Code of Ukraine and Ukrainian Law “ On transport and forwarding activity “, dd 01.07.2004, a forwarder, representing a cargo owner`s interests based on their mutual agreement and proxy granted by a cargo owner, can have legal relations with the port authorities being the authorized representative of a cargo owner.

The port authorities enter into legal relations with a cargo owner`s forwarder and execute its orders only on a forwarder`s represented a duly issued proxy that granted by a cargo owner fixing a forwarder`s limits of authority and validity.

### 3. DELIVERY OF CARGOES

3.1 As a rule, cargoes shall not be delivered and accepted by the port without the conclusion of the contract with the port.

3.2 Cargoes which have a harmful effect on other goods or objects, properties, animals and people, environment or which are exposed to quick discomposition and destruction, as well as perishable cargoes, to be delivered to the port only after the port`s written confirmation or approval obtained, if mentioned in the contract.

3.3 The port has the right to sell the abovementioned cargoes under a threat of safety to other cargoes, properties, people, animals, environment advising a cargo owner ( or his representative / forwarder ) accordingly.

In case of emergency, the port has the right to destroy those goods to avoid a danger of damages without any preliminary advise and without any compensation either.

3.4 The confirmation made by a cargo owner in respect of cargoes, which, as a rule, to be loaded according to the direct scheme, to be effected according to a cargo owner`s information about the time of a ship`s arrival. The same procedure to be effected by the foreign charterers for foreign vessels.

3.5 Cargoes delivered without the port`s confirmation ( recall ) and exceeding the agreed volumes, shall not be accepted by the port.

3.6 In case of delivery of cargoes, mentioned in items 3.2 and 3.5 of the present section, a cargo owner to be responsible for any consequences due to this delivery, even if no negligence or improper treatment was effected by a cargo owner.

3.7 A cargo owner / his forwarder or representative / shall advise the port the volume and description of cargoes covered with contract till 15<sup>th</sup> of the replanned month for export and till 25<sup>th</sup> of the replanned month for import ( the same for transit ) as well as ETA of the ships.

To make cargo storage in the port short, cargo owners / their forwarders /should deliver the ships and wagons / trucks for handling in a possible reasonable and coincided time.

Remark :

In some exceptional cases, a cargo owner may deliver his cargo without conclusion of the contract but only upon receiving of the preliminary consent from the port. It is self-understood that such contract shall be concluded later and a cargo owner is to produce more full information about this cargo ( including licence availability, transport conditions of the contract, country of destination, characteristics of this cargo, its harm ) besides that all necessary actions, mentioned in this Code to be effected.

3.8 The inclusion of the cargo in “ Waggon entry plan “ and all payments due

To Railway administration shall be provided by a cargo owner ( his forwarder or representative ) duly and independently.

The above plan of information about delivery ( confirmation ) of the cargo by other transport means to be presented to the port.

3.9 The delivery of the dangerous and classified cargoes shall be performed in full conformity to transport rules, which are valid now for those cargoes.

The delivery of such cargoes to be agreed beforehand by a cargo owner ( his forwarder or representative ) and be permitted after receiving the port`s confirmation only.

3.10 The acceptance of the goods agreed earlier for delivery should be prohibited only in cases of emergency, stipulated by MSC. Director General of the port shall inform the shippers about such prohibition, provisional ceasing or cargo restriction immediately.

3.11 Spacing and lashing of the heavy-lifts and over-sized dimensions equipment that create unit loads onto vessel's structures exceeding the permissible ones, should be done as per individual designs elaborated by a special organization and / or by carrier at a cargo owner's cost and his order.

#### 4. OBLIGATIONS OF THE PORT AND CARGO OWNER

4.1 The port accepts delivery of the cargoes and records their movements, as well as spare tare, by B /L's lots, ship's lots, waybills and wagons lots.

Stock and documentary inventories of cargoes to be made by the port with participation of the cargo owners / their forwarders or representatives / at their cost for the period from 1<sup>st</sup> October, last year till 30<sup>th</sup> September, current year.

4.2 The port provides storage of goods in sheltered or open storage area within the limits of one-time and maximum periods of storage.

The port determines norms and terms of storage of cargoes. In case of exceeding periods specified by the port, payments for storage to be applied at the higher rates. In case of non-removal of the goods by a cargo owner (his forwarder or representative ) by the last time fixed in the contract concluded with the port, the latter has the right to sell those cargoes.

4.3 A cargo owner / his forwarder or representative / submits all necessary information about cargoes concerning their ways and conditions of carriage, storage and transshipment, determining the weight, etc.; the contracts' requirements to tare and marks should be taken into consideration in this information. All necessary customs, cargo covering transport documents as well as quarantine and other certificates including declarations and IMCO certificate to be presented by the cargo owners ( their forwarders or representatives ) for enclosure while cargo transfer.

Settles questions and problems with the customs concerning opening of cargo pieces / containers to perform inspection by the demand of the authorized bodies.

4.4 A cargo owner shall provide the examination of entering import cargoes according to norms of quality and to microbiological, radiochemical, toxicological and hygienic indices. On this ground the permission for discharging of transport vehicles and dispose of cargoes, sub-standard lots, remains and sweepings to be agreed with corresponding bodies in due time.

Duly concludes an agreement with survey companies on participation of the expert-surveyors in checking the quantity, quality and other characteristics of the goods to arrive and informs the port authorities correspondingly.

Signs tally sheets. Affixes seals ( own or forwarder's ones ) onto wagons/trucks leaving the port.

Settles all the problems with the receivers (without port participation) concerning the quality and quantity of the goods that have been accepted or dispatched with the surveyors, tally men of cargo owners' /forwarders' presence.

4.5 A cargo owner has to envisage in contracts a delivery of cargoes in firm, good, standard packages that conform the standards in force. This packing to be fit for carriage by all transport means with marking inscribed on each package , with the centre of gravity, warning signs and points for sling attachment marked as well.

Settles problems with the sea and / or railway carriers concerning the goods in a defected / damaged tare.

4.6 To provide repacking in the port, a cargo owner shall furnish the port with spare packages ( bags, cases, cardboard boxes, barrels, etc ) in the quantity needed. In due time delivers an order to the port for re-packing of the damaged pieces or repairing.

## Export, transit and re-export cargoes

4.7 The port accepts and releases the documents covering the wagons with export goods on behalf of cargo owner and against his proxy.

The port's obligations are as follows:

Discharging of the cargo owner's goods from the wagons, motor vehicles and other transport means, dismounting of special attachments and discharging of spare packages.

Cleaning of the discharged wagons, hacking and loosening of adfrozen and long-layed bulk cargoes at the cargo owners' or forwarders' cost.

4.7.1 Acceptance for storage from railway wagons and other transport means of packages and cases being in good condition and received to a cargo owner's address by only counting them and not weighing and subsequent shipment of this cargo for export without checking the weight of cargo.

Inspection of the packages damaged shall be executed for the cargo owner's account.

4.7.2 Acceptance of the general cargo arrived in the port with "in bulk" indicated in "number of packages" column of a waybill when it's impossible for the port to calculate the number of pieces before the wagon's discharging, shall be carried out by counting the packages by an expert of the Chamber of Commerce or a surveyor of an independent organization invited for a cargo owner's account. If a cargo owner invites neither of them, the port shall accept the cargo by only counting the wagons and actual number of pieces in each wagon and shall not be responsible for the number of pieces and their weight in the discharged wagon.

In this case, "Notice of the wagons' use" is filled in by a port's and railways' representative at the time the wagons are taken away by the railway station locomotive. This procedure is regulated by the "Rules on using the wagons and containers" approved by the Order of the Ministry of transport of Ukraine, No 113, dd Feb. 25, 1999. Once the differences in number and weight found out, the port issues "General report" and presents it to cargo owner or his representative or forwarder.

4.7.3 Acceptance of bulk cargoes from adjoining transport facilities shall be carried out in accordance with the regulations in force, unless otherwise agreed in the contract with a cargo owner.

## Storehousing at the port's open area

4.7.5 Storehousing and storage are performed by the port according to wagons', ships' and B/L's lots. The cargoes are stored in the way to recount the number of pieces, if needed, can be possible.

The similar bulk and dry-bulk cargoes of the same grade can be stored in a common pile unless otherwise agreed.

Withdrawal from the records of the short cargo due to its natural loss is made by the port as per normative documents in force.

Port and cargo owner, his representative, forwarder can define other conditions of storehousing and storage by signing their mutual agreement.

## Storehousing and storage at the port's open and sheltered area

4.7.6 Storehousing of cargoes is made by the port separately by waybills and wagons lots ( or by B/L's and ship's lots if cargoes delivered by inland waterways ) so that it would be possible to recount the number of packages in case of need.

The similar bulk and dry-bulk cargoes of the same grade can be stored in a common pile unless otherwise agreed. Writing off the natural losses shall be carried out according to the norms of the standards in force.

The port and cargo owner can define other conditions of storage in accordance with their mutual agreement.

4.7.7 Issue of preliminary cargo plan for a certain ship together with a carrier in accordance with shipping orders presented by a cargo owner ( his representative or forwarder ). Any alteration to the

preliminary cargo plan, resulting in non-fulfillment of shipping orders, presented by the cargo owners (their representative or forwarder) can be allowed as an exception as per an agreement with the latter.

4.7.8 Loading of ships according to cargo plans, regulations and instructions for cargo carriage in force with provision of the optimal loading of the ship, proper stowage and separation of B/Ls` lots in holds, their fastening, including special one on decks and holds under supervision of the latter.

4.7.9 Repacking of each package, measurement of cargoes, repairing of tare, marking, straightening, painting of each package and other works according to an additional cargo owner`s request.

4.7.10 Cargo owner, his representative, forwarder on receiving the “ Commercial act “ issued by the railway authorities should provide the port with its copy in every case.

4.7.11 Port issues a set of B / Ls ( Mate`s receipt ) and cargo manifests in a sufficient quantity every time a separate B/L`s lot loaded and passes them to a cargo owner, his representative, forwarder or sends to the corresponding addresses requested.

Issuing the B/Ls` copies ( Mate`s receipt ) are furnished by the port at a fixed price which covers all the B/Ls` copies ( Mate`s receipts ) including those ones required by the customs rules at the port of destination.

As an exception, sometimes, a cargo owner, his representative, forwarder issues himself a set of B/Ls ( Mate`s receipts ) and makes an additional note about it .

B/Ls ( Mate`s receipts ) with “ the cargo gross weight “ obligatory mentioned are issued by a cargo owner, his representative, forwarder in a full set required for handling to all users in accordance with the normative documents in force.

A cargo owner, his representative, forwarder should inform the port in a written about all additions, amendments being inserted to the B/L ( Mate`s receipt ) after signing a shipping order by a vessel`s master.

Based on this presented letter, the port issues a manifest with the required additions, amendments inserted. A cargo owner, his representative, forwarder bears all responsibility for the supplements and amendments ( remarks ) inserted as for the quantity and condition of the cargo in the B/L ( Mate`s receipt ) signed by a vessel`s master.

All the claims and disputes, if any, are solved by a cargo owner, his representative, forwarder without the port`s participation.

4.8 The cargo owners` obligations are as follows:

4.8.1 In case of need, participation in agreement of conditions of the cargo delivery on board with shipowners.

4.8.2 To stipulate in the contracts chartering of ships fit to carry the certain cargo on the basis of the contract concluded with the port.

4.8.3 To provide preliminary payments for handling and storage of cargoes in the volumes not less than delivered during a month and to provide the port with funds to pay to the railway administration in accordance with the Statue of railway transport and carriage rules.

4.8.4 To provide proper railway bills with indication of the followings:

- cargo owner`s name, number of the contract concluded with the port or the forwarder`s name.
- country of destination.
- number of contract, specification, number of manufacturer`s order.
- export license number, if requested.
- number and weight of packages
- weight and method of its measurement for bulk and dry-bulk cargoes.

The column “ Consignee “ should contain the cargo owner`s name ( his representative or forwarder ), his code registered by Donetsk railways as per “ Instructions on coding the railway station`s facilities, shippers` names, receivers` names and cargoes on the railways “ with the special note on the waggons` delivery to the port railroads. To sign “ A notice of the waggons` ( containers` ) use “ together with a representative of the railways in accordance with the “ Rules on using the waggons and containers “ ap-

proved by the Order of the Ministry of transport of Ukraine, No.113, dd 25.02.99.

Before 48 hours to commence a vessel's loading, to provide the port with a shipping ( loading ) order duly proved by the custom as well as the cargo lists for each shipping lot delivered to the port for a further sea carriage. This should contain:

- shipper's and consignee's name and address.
- port of destination name of goods, number of pieces, type of packing, mark, symbols, weight ( gross, net ), cargo volume, conditions of cargo and packing or remarks, if absent.
- information on the enclosed documents that should be in the ship's bag.

To make entries into a shipping / loading order that the quantity of bulk and dry-bulk ( as well as pig iron, scrap, ferroalloys and etc. ) and liquid is performed by a draft survey ordered by a cargo owner, his representative, forwarder.

If the cargo declared in a shipping ( loading ) order was weighted by the port on accepting it from a shipper, a shipping ( loading ) order should contain a note – “ the weight checked “. If the cargo was accepted without checking the weight, a note – “ the weight as per shipper's statement “ should be fixed in.

Shipping orders and other documents covering dangerous goods should be issued in accordance with IMO and MOPOG Rules.

Port doesn't accept the orders with all necessary data missed, if any.

Such orders are returned to a cargo owner, his representative, forwarder with the reasons pointed.

4.8.6. To settle with the railways all the matters concerning the reconsigning of the goods by effecting the corresponding payments to the port and railways.

4.8.7. To take all measures to dispatch the goods from the port within the terms stipulated by the agreement.

4.8.8. To provide the settlement of all the border, customs, quarantine, veterinary, ecology and other formalities concerning the goods.

4.8.9. To provide the port with information on vessels' arrival for loading ( discharging ) not later than 4 days before arrival. If sailing to the port takes less than 4 days, a cargo owner, his representative, forwarder informs the port immediately on receiving such information from a vessel.

#### Import, transit and rejected for export cargoes

4.9 The port's obligations are as follows:

4.9.1 Transshipment of the grain, seeds of agricultural plants, grist in bulk“ from “ or “ into “ river vessels, barges, motor vehicles are performed by a direct scheme or via port's storehouses ( shore, floating ).

Transshipment of perishable, limited and dangerous cargoes ( listed in IMO, MOPOG ), raw sugar, non-ferrous metallurgical concentrates in bulk, chemical cargoes in bulk and etc., shall be carried out by a direct scheme only.

4.9.2 Acceptance of the cargoes by B/Ls

General cargoes are accepted onboard a vessel by visual inspection with marking checked and obligatory double counting performed by port's tallymen and ship's representative.

Packed and parceled goods are accepted by a standard or templated weight indicated on the cargo pieces or by an average B/L's weight if information about each cargo piece is absent.

The packages arrived in damaged tare with an access to the contents or with any signs of stealing or if their actual weight does not correspond to the weight shown in B/Ls shall be accepted by reweighing and recounting with participation of the ship's, port's and custom's representatives totally.

On the request of cargo owner ( his representative or forwarder ) or on the written demand of the inspecting organizations, the port shall arrange partial or control re-weighing and , as an exception , total re-weighing of the certain cargo lots ( meat, fresh vegetables, fruits ) with issuing the tally sheets and weighing reports.

Reimbursement for expenses to the port connected with goods' re-weighing and payment for ex-

perts` work is to be done for a cargo owner`s, his representative`s, forwarder`s account.

The quantity of bulk and dry-bulk cargoes shall be stated by the port in General Statement as a result of draft survey without re-weighing.

The actual weight of bulk and dry-bulk cargoes is measured and calculated by a port`s, cargo owner`s representative or his forwarder together with a railway station`s representative . This is performed on the scales owned by Mariupol railway station while delivering the goods to the railways or on the motor vehicle scales while delivering at the spot.

Arrangement of fumigation of cargoes of livestock or vegetable nature onboard or in containers as well as fumigation of containers used for this kind of cargoes shall be carried out at the request of a cargo owner ( his representative or forwarder ) in accordance with the port`s Rules in force.

4.9.4. Shipment of import cargoes by any kind of transport : by railway, motor vehicles, as well as delivery of those cargoes on the spot ( site ) shall be carried out in accordance with a cargo owner`s, his representative`s or forwarder`s delivery orders.

Settlement of the questions on delivery of the less than wagon load lots to be effected by a cargo owner ( forwarder ) without port`s participation.

The shipment documents should bear the cargo owner`s name ( or his forwarder`s ) , description of the cargo, code and address.

Sealing of the waggons with import cargoes shall be carried out by a cargo owner or his forwarder with their own seals.

Shipment of import cargoes within the terms stipulated in the contract when transport vehicles are provided by a cargo owner ( his forwarder ).

In case of any shipment delay, not depending on the port ( coordination of special conditions for carriage of the cargo in damaged tare, absence of necessary documents or drawings, fumigation, expertise, making of special appliances and so on), the shipment shall be carried out after deleting of the above causes and according to agreement with a cargo owner ( his representative or forwarder ) or under his guarantee.

4.9.5 Re-addressing and re-delivery of the cargo shall be for the account of the port, if the latter is at fault in delivery the cargo to a wrong address or for the account of a cargo owner if above occurred at his fault.

4.9.6 Fastening and separation of the cargoes aboard aboard and in waggons shall be carried out in accordance with technical requirements being in force for a certain type of transport means. Special fastening as well as the materials used for this purpose shall be for account of a cargo owner.

4.9.7 Shipment and delivery on site of the cargoes rejected for export shall be carried out in accordance with the waybill issued by a cargo owner.

4.9.8 Repair of tare, re-packing of the cargoes into spare tare provided by a cargo owner, marking and re-marking, obtaining of specifications, sorting of cargoes and tare which defective condition is recorded in Statement Notices and other documents shall be carried out at the request of a cargo owner ( his representative or forwarder ) and for his account. Repair of the tare damaged by the port to be carried out for the port`s account.

4.10 A cargo owner`s obligations are as follows :

4.10.1 To provide the port within the terms as per Section 1 of this Code with information about the cargoes arrived aboard the vessels, chartered by foreign firms, irrespective of their ownership, with indication of cargo`s description, number of packages and their weight, description of cargo`s location in holds and heavy packages as well, if any.

4.10.2 To provide acceptance of the cargoes being unloaded by the direct scheme as well as delivery of the transport means to take the goods out of the port that addressed to a cargo owner with further sealing by his own seals. A cargo owner must take out the import cargoes accepted by the port for storage



within 10 days from the day of acceptance unless otherwise agreed with a cargo owner.

4.10.3 To settle with a carrier and port the conditions of shipment or transfer on site of the goods arrived to the port in tare and packing unfit for further safe transportation, i.e. damaged, with signs of wetting, with improper marking or absence that to be confirmed by Statement Notices as well as without necessary certificates or other documents covering such cargoes. To coordinate with transport companies and port the way and procedure of handling and transportation of perishable and specific goods prior to shipment as per a contract.

4.10.4 To provide a preliminary agreement with transport organization the conditions of transportation of oversized and heavy lifts cargoes. To ensure the port with elaborated and approved designs for the railway transportation and those ones for the sea carriage as well. 4.10.5 To settle with a receiver all the problems concerning cargoes` quantity defined in the port by experts without port`s participation.

## 5. TRANSSHIPMENT AND TRANSPORT-FORWARDING SERVICE OF THE GOODS TRANSPORTED IN CONTAINERS, PACKAGES AND TRAILERS

5.1 When transporting export and transit cargoes in containers and pack-ages:

5.1.1. The containers shall be accepted by the port from the railway waggons or from other transport means and deliver aboard a vessel by visual inspection with checking the correspondence of the seals to the standards` requirements, acutance of seals` print, proper technical and commercial condition of the containers in accordance with the regulations in force.

5.1.2 When accepting the containers, any technical defects, absence of seals or their improper condition, non-acutance of print or discrepancies between the signs on the seals and the data in the shipment documents, presence of other seals, non-correspondence to the documents enclosed or absence of the documents ( in all cases without access to the cargo ) are found out, the port shall have the right to refuse to accept such containers. On receiving a container from a carrier with the defects that do not provide safety of the goods, the port shall reject to accept such container. In case of necessity to check the cargo in a container or to reload it into a container of good condition, the port makes this operations with its own facilities in the presence of a representative of the delivering party for his account. Checking done, a container to be sealed by a representative`s own seals. .

5.1.3 Opening of containers and packages loaded in these containers at the request of the State Inspection bodies ( Customs, Immigration, Quarantine, Vet-erinary, State Grain Inspection and etc. ) including for fumigation, as well as delivery for inspection and further repacking shall be carried out by the port for a cargo owner`s account in the following way :

5.1.3.1 The containers with export cargoes shall be opened by the port in the presence of a representative of the Inspection body, cargo owner (his representative or forwarder ) who shall issue an Inspection Statement. This Statement fixes : technical and commercial conditions of the opened container, quantity and condition of the shipper`s seals removed, numbers and signs on those seals, results of inspection of the cargo, including number of the inspected packages, and the facts of withdrawal, if any. After inspection and subsequent re-packing such container is to be sealed with a cargo owner`s seal or by a seal of the inspection body. The prints and number of the seals affixed to be also shown in the Statement. Statement is signed by a representative of the state inspection body that performed an inspection, port, customs and cargo owner ( his representative or forwarder ). The shipper`s seals shall be handed over to a cargo owner ( his representative or forwarder ) together with the Statement of inspection. Statement only certifies the fact of the inspecting a cargo but not the quantity, weight or conditions of the cargo in the container.

5.1.3.2 Re-stuffing of the cargo in the container at the inspection body`s request shall be carried out by the port in the presence of a cargo owner ( his representative or forwarder ) for a cargo owner`s account. Statement shall be issued in the same way and shall state the actual availability and conditions of the goods against submitted documents. The removed seals shall be given to a cargo owner ( his representative or forwarder ) together with the Statement.

5.1.4 Stuffing of export cargoes into the container for their further delivery for export shall be carried out with the participation of a cargo owner ( his representative or forwarder ) and sealed by them.

5.1.5 In exceptional cases, at a cargo owner`s request ( his representative`s or forwarder`s ) and in agreement with the port, a break up of the containers with export cargoes, arrived with proper shipper`s seals , can be carried out with the participation of a cargo owner ( his representative or forwarder ). An application for a break up shall be enclosed to a cargo owner`s ( his representative`s or forwarder`s ) shipping order. In this case the port does not bear any responsibility for the conditions of the cargo in the container.

5.1.6 At a forwarder`s request, some B/Ls` lots of export or transit cargoes addressed to the same receiver can be allowed for loading in the same container. In this case, a forwarder shall issue a list of the lots to be stuffed in this container indicating the number of the B/Ls` lots and number of packages in those lots as well.

5.1.7 Acceptance of cargoes in packages from the railways or other transport means shall be carried out by the port after visual inspection. In case of damage of some packages, the port shall open a package for checking of the contents with further re-packing and weighing for the account of a delivering party. All such cases to be fixed in the commercial acts ( statements ).

5.1.8 Shipment of export and transit cargoes aboard in packages is carried out by the port according to the quantity of packages in good condition without checking the number of cargo pieces in those packages and with indication of number of packages and weight declared by a shipper in B/Ls. The packages should be in conformity with the State Standard Requirements.

5.2 When transporting import cargoes in containers and packages :

5.2.1 When concluding the contracts a cargo owner stipulates a shipper`s responsibility for sealing of the containers with the reliable seals-locks.

5.2.2 Containers are accepted by the port from the vessels visually inspected with checking the shippers` seals, acutance of seals` print, proper technical and commercial conditions of the containers according to the regulations in force. The results of acceptance of the containers with import cargoes by the port are recorded in General Statement with indication of the quantity of the containers accepted and numbers of statement notices.

5.2.3 If at the moment of acceptance of containers by the port some external technical damages without an access to the contents, as well as some signs and numbers of seals not accorded to those shown in shipment documents or discrepancies of signs and numbers are found out, a delivering party ( carrier or his agent ) must affix his own seal after eliminating a technical defect by own means or the port`s means for a carrier`s account. These containers are accepted without opening and checking the contents with issuing a statement-notice where the condition and seals` prints ( against B/L ) and agent`s ones should be indicated.

5.2.4 In all cases of possible access to the cargoes or impossibility to further transportation of the cargoes, the port checks the containers with the participation of a carrier or his agent. The results of checking are recorded in a statement-notice. Besides, the number and prints of the removed and newly affixed seals are also shown in this statement-notice. After checking, the container is sealed with a carrier`s or his agent`s seal.

5.2.5 In case of arrival of the container without documents or with cargo forbidden to be imported to Ukraine, the cargo shall not be discharged without the custom`s permission.

5.2.6 Opening of the containers and packages inside of them are performed by the port ( for a cargo owner`s account ) at the request of the State control bodies ( Customs, Immigration, Quarantine, Veterinary, Grain Inspection, etc. ) and for fumigation if required. Delivery of the containers for an inspection of the packages with further stuffing the containers with packages checked is for a cargo owner`s account too. This procedure is as follows :

5.2.6.1 Containers with import cargoes are opened in the presence of a repre-sentative of the control body, who required an inspection, a cargo owner (his repre-sentative or forwarder ) or an expert assigned by him. The results of opening of the containers with proper seals of a foreign shipper are recorded

in the act of inspection and act of expertise, if an expert takes part in this inspection. The acts shall confirm the fact of inspection, good technical and commercial condition of the containers, number and proper condition of the removed seals, numbers and signs on the seals, numbers of the packages inspected and the facts of withdrawal the goods , if any. After inspection and further loading of the packages inspected, a container is sealed with a cargo owner`s seal. The prints and number of seals affixed are also indicated in the acts. The acts are signed by the representatives of the Inspection body fulfilled this job, cargo owner ( his representative or forwarder ) and port`s representative as well. The seals of a foreign shipper shall be handed over to a cargo owner ( his representative or forwarder ) together with the act of inspection. The act of the container opened for inspection or fumigation shall only certify that the cargo in the container was only inspected or caused to fumigation but not certify the quantity, weight or condition of the cargo in the container.

5.2.6.2 At the Inspection organization`s request to re-stuff the cargo in the container, these operations shall be carried out by the port for a cargo owner`s account. This act shall be issued in the same way and show the real availability and condition of the cargo against the documents. The removed foreign shipper`s seals shall be handed over to a cargo owner ( his representative or forwarder ).

5.2.7 In some necessary cases, at the request and for the account of a cargo owner, the port shall stuff import cargoes in the containers for their further delivery to a receiver. In this case, the containers are sealed with a cargo owner`s ( his representative`s or forwarder`s ) seals. This is to be effected with participation of a cargo owner`s or forwarder`s representative.

5.2.8 In exceptional cases , at a cargo owner`s request ( his representative or forwarder ) the breakup of the containers with import cargoes arrived with proper shipper`s seals can be carried out. An order for the breakup is to be enclosed to a delivery order. In this case, the port shall remove the foreign shipper`s seals with participation of an expert invited by a cargo owner ( his representative or forwarder ) for the account of the latter. The results of checking the import cargo in the container after its breakup shall be recorded in the act of expertise.

5.2.9 The port shall provide shipment of the import cargoes in packages indicating in the shipment or out-turn documents the number of packages in good condition and weight declared by a cargo owner ( his representative or forwarder ). The weight of the packages shall be indicated as “ declared by a cargo owner “. In case of impossibility to load the waggons or containers with import cargoes due to their dimensions, the breakup of the packages shall be carried out by the port at a cargo owner`s ( his representative`s or forwarder`s ) request with the participation of an expert with further issuing the act of expertise. The rest of the packages are delivered separately. The shipment of the packages damaged or unfit for transportation by common transport means shall be settled by a cargo owner ( his representative or forwarder ). The port shall not bear any responsibility for the condition of the cargo in packages.

5.2.10 When transporting the cargoes in containers, a carrier ( his agent ) must indicate the owner of a container in the shipment documents.

## 6. INSURANCE

6.1 Obligations for the cargo insurance against losses, spoilage and damage as well as responsibility to the third persons are imposed on a cargo owner.

## 7. LIEN

7.1 Should a cargo owner / his forwarder doesn`t make payment of the port`s issued invoices and substantiating documents enclosed and doesn`t satisfy port`s claims either, the latter makes deduction of the cargo in accordance with the Civil Code of Ukraine, Clause 7, Chapter 49. Storage expences of the deducted cargo are for a cargo owner`s account. The lien should cover all port`s demands to the full amount including the reimbursement of all losses of the port due to a cargo owner`s late execution of the agreement as well as the expenses for the storage of the cargo being in lien, commissions and customs` fees .

7.2 Should the port reveals at the time of execution of the obligations that the cargo owner is

insolvent, the port shall have a lien on the subject of mortgage including costs of recovering the amounts even not to be payable yet.

7.3 In case of accidental loss of the insured cargo being on mortgage, the port shall have preference for recovering the amounts of insurance.

7.4 The port shall have a lien on goods in case of violation by a cargo owner (his representative or forwarder) of the contractual conditions including the terms of the cargo delivery stipulated in the contract.

7.5 The port shall have the right to sale the goods being on mortgage after notifying a cargo owner ( his representative or forwarder ). The port shall not be liable regarding both the cargo sold and the documents after submitting to a cargo owner ( his representative or forwarder ) of the report about the balance of the funds excluding port`s expences connected with this cargo, as well as a cargo owner`s debts and expenses concerning trade and other payments connected with this cargo.

7.6 The lien shall be lapsed :

7.6.1 after recovering the amounts for the goods on mortgage ;

7.6.2 after loss of the cargo on mortgage at the port`s fault ;

7.6.3 when the rights which constitute the subject of a pledge are transferred to the port by way of assignment of a claim.

7.6.4 after receiving from a cargo owner ( his representative or forwarder ) of the guarantee properly issued or a warranty of the third part .

8.1. Calculation of the port dues shall be carried out in accordance with the Decree of the Council of ministers of Ukraine No. 1544, dd 12.10.2000, the Orders of Ministry of transport of Ukraine No. 711, dd 15.12.2000, and No. 188, dd 12.03.2003.

8.2. The cargo owners / their forwarders should make timely ( within 10 banking days maximum ) payments of the port`s invoices covering all the works and services rendered by the latter. Make the reimbursement of the losses caused to the port due to the cargo owners` (his forwarders` ) fault and pay penalty stipulated by the agreement for the overdue payments of the port`s invoices as well. Pay penalties independently to the railways and demurrage to the ship- owners due to the wagons and vessels demurrage besides those ones occurred through the port`s fault. Should not all the cargo be delivered to the port as per monthly scheduled plan due to the cargo owner`s fault, the port has the right to demand from a cargo owner the payment of 50 % of the cost of handling operations for the undelivered cargo. 8.3 The port is responsible for the shortages, damages, re-assorting of the goods due to its fault in the amount of the actual damage and for the demurrages and damages of the wagons, vessels and their equipment through his fault or negligence as well.

Director General of the port

## Gross loading / unloading rates in the Sea Commercial Port of Mariupol

No	Description of cargoes	Operations Loading/Unloading	Rates : tns/pcs ship/day	Remarks
1.	Refcargoes (on plts )	L / U	400	Direct scheme
2.	Sunflower seeds and other lightweight cargoes	L	1100	do
3.	Barley, wheat	L	1500	do
4.	Soy grist, raw sugar, tapioca in bulk	U	1500	do
5.	Equipment,granblocks	U / L	400	
6.	Equipment oversized and	U / L	350	heavy (by floating crane )
7.	Chemicals,fertilizers in big bags and on pallets	L	800	
8.	ISO containers ( on multi-purpose ships )	U / L	150	
9.	--- do --- (on specialized)	U / L	250	
10.	Various packages	U / L	500	
11.	Steel sheets	L	2000	
12.	Wire rods in coils, non-ferrous metals	L	1200	
13.	Rolled products in bundles (profile,fittings,billets,etc.)	L	3000	
14.	Slabs	L	4500	
15.	Pipes of small diameter in bundles	U / L	1000	
16.	Pipes of small diameter in pieces	U / L	800	
17.	Pipes of large diameter	U / L	1000	
18.	Steel rolls up to 9 mt	L	3000	
19.	Steel rolls over 9 mt	L	3500	
20.	Pig iron in bulk	L	3000	
21.	Coal ( with crane )	L	7000	lump size
22.	Coal ( via coal handling unit )	L	8000 6000	in summer in winter
23.	Coke in bulk	L	1600	direct scheme
24.	Sulphur, fertilizers (ammophos, diammophos-ammonia, etc. )	L	3000	ship-floating crane- ship
25.	Sulphur	L	3800	wagon-crane-ship
26.	Fertilizers	L	2000	cnt-crane-ship
27.	Clinker,bauxite,zinc,copper concentrates,ores in bulk	U	2500 1100	on storage direct scheme
28.	Clay	L	5000 4000	in summer in winter
29.	Scrap	L	1000	
30.	Slag, granulated	L	4000 3000	in summer, on storage in winter crane -ship
31.	Slag, granulated	L	3500 2500	in summer wagon in winter,crane -ship

Remarks :

1. Gross rates are calculated for ships of 5<sup>th</sup> group
2. Gross rates to be decreased according to correction factors if a ship`s group for which laydays are calculated is below than fixed in the gross rates for an actual ship.
3. When loading ( unloading ) the ships of 6<sup>th</sup> group and above, recalculation of the rates shall not be effected.

Group of the typical ship	Group of the ship under operation			
	1	2-3	4	5
5	0,27	0,62	0,81	1

4. Rates calculated according to the group of the limited ship to be applied while transshipment from the seagoing ship on the seagoing ship ( board to board ) or from the seagoing ship on the river ship ( and vice versa )

Director General of the port

## Number of handling facilities ( HF ) in the Sea commercial port of Mariupol

No.	Description of cargoes	Operations	HF
1.	Dry-bulk ( grain,sugar and other food-staff cargoes )	U / L	1
2.	Packages ( packs,casks,bags on plts )	U / L	1
3.	Equipment, small lots of packages	U / L	1
4.	ISO containers	U / L	1
5.	Metal cargoes	U / L	4 *)
6.	Mineral fertilizers,sulphur ( with port`s consent )	L	2 **)
7.	Coal ( via coal complex )	L	1
8.	Coal,coke,ore,bauxite	U / L	1
9.	Liquid cargoes	L	1 ***)
10.	Clay	L	3****)

## Remarks :

\*) including one ship at berth No 3 – 4 including one ship at berth No. 10 including one ship at berth No. 16 and one at berth No. 18

\*\*\*) including one ship at berth No. 10 – 15 ( lump sulphur, South mole, board-to-board transshipment) including one ship at berth No. 5 – 18 (granulated sulphur) including one ship at inner roads – at South mole, board-to-board trans shipment ).

\*\*\*\*) one ship at North mole ( board-to-board transshipment of fuel and diesel oil)

\*\*\*\*\*) including one ship at berth No. 7 including one ship at berth No. 8 including one ship at berth No. 9

Director General of the port

## Time rates of manoeuvring and auxiliary movements for dry-cargo ships

in the Sea Commercial port of Mariupol

Full weight carrying capacity of  
self-propelled ships, mt

No.	Operations	Full weight carrying capacity of self-propelled ships, mt				
		up to 3000	3001- 5000	5001- 10000	10001- 15000	15001 and more
1.	Berthing with manoeuvring	0-30	0-45	1-00	1-15	2-00
2.	Berthing-off with manoeuvring	0-30	0-45	1-00	1-15	2-00
3.	Anchorage or anchorage up	0-30	0-45	0-45	1-00	1-15
4.	Dragging alongside a berth	0-30	0-30	0-45	0-45	1-00
5.	Reberthing with her own engine and tugs	1-30	2-00	2-45	3-00	3-15
6.	Anchorage by 2 head anchors with stern ropes to a mole	1-00	1-30	2-00	2-30	2-30
7.	Anchorage up from a mole	0-45	1-00	1-30	2-00	2-00

Remarks:

1. Time rates of manoeuvring movements to be counted by the time actually spent in ice conditions or in foggy weather.
2. The ships` speed in channel to be considered as 4,5 knots.

Director General of the port



### The port's rights for inspections and sanctions

1. To execute an inspection of a vessel's condition, conformity of the cargo onboard to the conventional requirements as well as checking of a vessel's papers, qualification and sanitary certificates of the crew members in accordance with the rules, international and national standards in force.

2. To demand, if necessary, from a ship's master the execution of practical trainings with the aim of checking the crew's professional background and participation in salvage operations as well.

3. To detain a vessel by the port Director General's order ( Clause 80,81, Merchant Shipping Code ), as well as by: - the port's demands to a vessel due to the damages to the port facilities, other property and navigation equipment ; - the demands of the Ministry of environmental control in connection with violation of the requirements of the Ukrainian law on environmental control ; - the requests of the third persons possessing the marine demands (claims). The port Director General's order on detention of a vessel is valid within 3 days till the moment a shipowner provides any sufficient reason or before a vessel's detention is passed by a judgement of the judicial bodies.

4. The Harbour Master denies a permission for a vessel's leaving the port in the following cases ( Clause 91, MSC ) :

a) a vessel's unfitness for sailing, violation of the requirements re-garding her loading, supplies, manning of the crew and other deficiencies that may endanger the safety of navigation or the health of people staying onboard or the environment ;

b) non-observance of the requirements to a vessel's documentation ;

c) non-payment of the established dues, penalties and other charges ;

d) decisions of the authorized bodies ( customs, sanitary-and- quar-antine services, fishing control, environment control and border control troops ).

The Harbour Master detains a vessel until the found deficiencies removed or established dues, penalties and other charges duly paid. A shipowner is immediately informed on a vessel's detention. The expenses connected with a vessel's detention should be borne by a shipowner. In accordance with the Clause 79, MSC as well as the Law of Ukraine, dd 13.09.2001 " On introducing the amendments to the Code of Ukraine on the administrative offences and responsibility for infringement of the navigation rules ", the Port Director General, his deputies, the Harbour Master have the right to impose administrative penalties for the infringement or violation of the Obligatory Regulations of the port.

Director General of the port

### Survey service in the port

1. A surveyor's activities on the territory of the port are based on the agreements for services ( Clause 63, Civil Code of Ukraine ), namely on the written requests of sellers, buyers, cargo owners, ship owners, forwarders, agents and insurers. These activities include :

1.1 Consultation and provision of the recommendations to the port, ship owners, shippers, receivers, chartering, insurance and other organizations concerning security measures on transportation and

safety of cargo during storage, handling and delivery as well as the vessels` condition and their equipment.

1.2 Rendering the expert and inspection services on determining the properties, quality and quantity of the goods, its identification, conditions of transportation, vessels` seaworthiness and readiness to accept and deliver the cargoes and other services including safety navigation that proved by the corresponding certificates / survey statements duly issued.

2. A surveyor should :

2.1 Perform his activities without any interferences and making obstacles to the port`s administrative and economic activities and other participants.

To observe the port regulations as well as the rules on the marine and environment safety, Code of customs and Obligatory regulations of the port.

2.2 Provide the port with the copies of requests as well as the written information of the forthcoming activities.

The information should contain :

- customer`s name for expertise / survey
- object and aim of the forthcoming expertise / survey
- time for expertise / survey
- vessel`s and shipowner`s name ( operator`s ) if expertise to be performed onboard or during loading / discharging operations onto / from a vessel
- description of cargo
- information about a cargo owner ( forwarder )

Information is to be produced not late than one day before an expertise / survey to commence despite the other information available.

2.3 To perform expertise / survey onboard within the terms not exceeding 1 hour the handling operations finished.

2.4 To make photos in the port only in the presence of the port`s representative and with a written permission to do this in hands.

2.5 To inform a port`s authorized person ( Chief Operator, Cargo and Commercial Department Manager ) in a written form on the faults and drawbacks discovered in the process of the work and of its completion.

Director General of the port