

ЗАСВІДЧЕНО:

Перший віце-президент

М.І. Непран

М.П.

«_____»

2015 р.

ВИДАНО:

на підставі Наказу

від _____ № _____

_____ А.М. Амелін

М.П.

ЗВІД ЗВИЧАЇВ

МОРСЬКОГО ПОРТУ РЕНІ

м. Рені

2015р.

I. Загальні положення

1.1. Звід звичаїв морського порту Рені розроблений на підставі:
Кодексу торговельного мореплавства України;
Закону України «Про морські порти України»;
Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність»;
Закону України «Про транспорт»;
міжнародної практики роботи у морських портах;
інших нормативно-правових актів України і міжнародних угод,
ратифікованих Україною.

1.2. Звід встановлює правила надання послуг, обслуговування суден і пасажирів, що склалися і тривалий час застосовуються на практиці в морському порту Рені. Звід звичаїв морського порту Рені містить правила щодо:

- 1) режиму роботи в морського порту Рені;
- 2) планування роботи в морському порту Рені;
- 3) порядку роботи в морському порту Рені під час льодової кампанії;
- 4) приймання суден під обробку в морському порту Рені;
- 5) порядку розрахунку стояночного і сталійного часу судна в морському порту Рені, демередж та диспач;
- 6) надання послуг у морському порту Рені та їх перелік;
- 7) здійснення господарських операцій у морському порту Рені;
- 8) інформаційної взаємодія з використанням ІСПС;
- 9) організаційного забезпечення господарської діяльності в морському порту Рені.
- 10) інші правила здійснення господарських операцій у межах морського порту Рені.

1.3. Звід видається на підставі наказу Голови державного підприємства «Адміністрація морських портів України», засвідчується Торгово-промисловою палатою України і оприлюднюється на офіційному веб-сайті державного підприємства «Адміністрація морських портів України».

1.4. Звід звичаїв морського порту Рені застосовується:

- 1) за наявності в договорі морського перевезення умов щодо застосування звичаїв морського порту Рені;
- 2) за відсутності в договорі морського перевезення відповідних правил з питань, які регулюються зводом звичаїв морського порту Рені;
- 3) за наявності в договорі морського перевезення умов, що суперечать звичаям морського порту Рені.

1.5. У цьому Зводі терміни вживаються в таких значеннях:

1.5.1. Адміністрація порту – Ренійська філія державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (адміністрація Ренійського морського порту) створена з метою забезпечення функціонування морського порту Рені, організації і забезпечення безпеки судноплавства, ефективного утримання і використання об'єктів портової інфраструктури та іншого майна, закріпленого за нею;

1.5.2. Дати лейкен – період часу, протягом якого Адміністрація порту, за узгодженням з портовим оператором, судовим агентом, підтверджує можливість постановки суден до причалу;

1.5.3. Змінно-добовий план роботи (ЗДП) – документ, яким планується постановка/вихід і обробка суден, залізничного рухомого складу, автотранспортних засобів;

1.5.4. Лінія закордонного плавання – регулярне морське сполучення між визначеними портами двох або декількох країн, яке здійснюється за лінійним розкладом визначеними суднами;

1.5.5. Підприємство - суб'єкт господарювання будь-якої форми власності, діяльність якого пов'язана з обслуговуванням транспортних засобів, пасажирів, вантажів у межах морського порту Рені;

1.5.6. Перетяжка судна – перестановка судна уздовж причальної лінії на відстань до 100 метрів з урахуванням Обов'язкових постанов по морському порту Рені;

1.5.7. Перешвартування – перехід судна за допомогою буксирів та лоцмана, від одного причалу (швартовного пристрою) до іншого з пересіканням (проходженням частини) акваторії морського порту Рені за виключенням перетяжки. Перешвартування включає в себе відшвартування від причалу (швартовного пристрою) та швартування до причалу (швартовного пристрою);

1.5.8. Морський порт Рені – визначені межами територія та акваторія морського порту Рені, обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності;

1.5.9. Портовий оператор (ПО) - суб'єкт господарювання, що здійснює експлуатацію морського терміналу, проводить вантажно-розвантажувальні роботи, обслуговування та зберігання вантажів, обслуговування суден і пасажирів, а також інші, пов'язані з цим види господарської діяльності;

1.5.10. Причал – гідротехнічна споруда, яка має швартовні та відбійні пристрої і призначена для стоянки та обслуговування суден, обслуговування пасажирів, у тому числі для їх посадки на судна і висадки з суден, проведення вантажно-розвантажувальних робіт;

1.5.11. Робоча технологічна карта (РТК) – технологічна документація, що розробляється ПО на підставі карт типових технологічних процесів для кожного вантажу (групи однорідних у технологічному відношенні вантажів) і в сукупності охоплює всю номенклатуру вантажів, які перевантажуються портовим оператором за затвердженими технологічними схемами;

1.5.12. Робочий погожий день – робочий день чи його частина, у впродовж яких погодні умови дозволяють здійснювати завантаження (розвантаження) судна, або якщо судно очікує своєї черги, могло б здійснювати завантаження (розвантаження) без перешкоди з боку погодних умов.

1.5.13. Сталійний час – термін, протягом якого вантаж повинен бути навантажений на судно або вивантажений з судна прийнятого під обробку;

1.5.14. Судно-субститут – судно, техніко-експлуатаційні характеристики якого повинні бути близькими до техніко-експлуатаційних характеристик судна, що замінюється;

1.5.15. Тальманська розписка - первинний обліковий документ приймання і здавання вантажів судном і ПО, в якому відображається кількість і стан вивантаженого із судна і прийнятого ПО вантажу. Записи в тальманську розписку вносяться після підрахунку (поштучного або постропного) і одночасного огляду вантажних місць і завіряються підписом тальмана;

1.5.16. Швартові операції (роботи) – комплекс робіт, що надаються у морському порту Рені для постановки/виводу та перешвартування судна до/від причалів;

1.5.17. Нотіс – документ-повідомлення, який засвідчує підхід, відхід та готовність судна до обробки та обслуговування в морському порту Рені.

1.6. У цьому Зводі використовуються такі скорочення:

Звід – Звід звичаїв морського порту Рені;

ІСПС - інформаційна система портового співтовариства;

Обов'язкові постанови по порту – обов'язкові постанови по морському порту Рені;

ТС – технологічна схема переміщення, оформлення та обробки вантажів, багажу, транспортних засобів та обслуговування пасажирів у морському порту Рені;

MMSI - ідентифікаційний номер суднової станції (Maritime Mobile Service Identity);

ІМО- Міжнародна морська організація;

SOF – документ, який відображає хронологію подій (вантажні операції, оформлення документів тощо) під час знаходження судна в акваторії морського порту Рені.

1.7. Вирази, які зустрічаються в документах, пов'язаних з роботою в морському порту Рені, застосовуються в такому значенні:

приблизно (дата) числа - відхилення до і після вказаної дати 5 днів;
на початку місяця - з 1 до 10 число місяця;
у середині місяця - з 10 до 20 число місяця;
у кінці місяця - з 21 числа до кінця місяця;
кінець місяця - останнє число місяця;
наприкінці (одного) або на початку (наступного) місяця - 5 останніх календарних днів місяця і 5 перших календарних днів наступного місяця відповідно;

у першій половині місяця - з 1 по 15 число місяця;
у другій половині місяця - з 16 числа до кінця місяця;
рівномірно протягом навігації - подача суден або відвантаження вантажів здійснюється рівномірно по місяцях;
послідовні дні - розрахунок сталійного часу проводиться за календарні дні, що йдуть послідовно один за одним, за винятком непогожих, вихідних і святкових днів сталійного часу ;

у звичайній черзі зі всіма суднами – судну надається місце біля причалу у порядку послідовної загальної черги нарівні зі всіма суднами, які прибувають у морському порту Рені.

II. Режим роботи у морському порту Рені

2.1. Морський порт Рені постійно відкритий для заходу суден незалежно від прапорів.

2.2. Розміри суден, що можуть заходити в морський порт Рені, визначаються в Обов'язкових постановках по порту.

2.3. У морському порту Рені можуть цілодобово проводитись роботи та надаватися послуги.

2.4. Нормальним (звичайним) робочим часом у морському порту Рені вважається період з 8:00 до 17:00 годин щодня за винятком вихідних і святкових днів.

До вихідних і святкових днів відповідно до законодавства України відносяться: субота та неділя, 1 січня (Новий рік), 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), 14 жовтня (День захисника України) а також дні релігійних свят: Різдво Христове (7 січня), Пасха (Великдень) - один день (неділя) і Трійця - один день (неділя).

У випадках, коли святковий або неробочий день збігається з вихідним днем, вихідний день переноситься на наступний після святкового або неробочого дня.

2.5. Режим роботи ПО встановлюється ПО самостійно.

III. Правила планування роботи в морському порту Рені

3.1. Щоденно, до 11:30 головною диспетчерською Адміністрації порту, на підставі наданих змінно-добових планів (далі – ЗДП) роботи ПО та Підприємств, з урахуванням гідрометеорологічного прогнозу погоди та технічних характеристик суден складається ЗДП роботи в морському порту Рені, за яким планується постановка і обробка суден, залізничного рухомого складу, вантажів що завозяться або вивозяться автомобільним транспортом. Узгоджений ЗДП є обов'язковим для всіх ПО та підприємств, які діють на території морського порту Рені. На підставі ЗДП складається план швартових операцій (робіт), який узгоджується зі службою капітана морського порту Рені та лоцманською службою. Швартування/відшвартування суден до/від причалів в морському порту Рені виконують ПО та Підприємства.

3.2. Після затвердження Адміністрацією порту ЗДП на спільній нараді об 12:00, всі ПО та Підприємства, які здійснюють господарську діяльність у морському порту Рені зобов'язані виконувати ЗДП.

3.3. Враховуючи виробничу діяльність і часові інтервали, а також специфіку при проведенні швартових операцій (робіт), в морському порту Рені встановлено наступний порядок планування черговості проведення швартовних операцій (робіт) при постановці або відході суден до/від причалів морського порту Рені залежно від типу судна:

право першочергової постановки судна до причалу або виходу судна з морського порту Рені мають – аварійні, пасажирські, вантажопасажирські судна та судна, що працюють на лініях закордонного плавання, зареєстрованих в порядку, встановленому законодавством України;

другі по черговості – судна-танкери і газовози;

треті по черговості – судна-контейнеровози;

четверті по черговості – інші судна.

Головна диспетчерська Адміністрації порту має право в оперативному порядку змінити черговість постановки суден до причалів або виходу суден з морського порту Рені, виходячи з принципу безпеки, і ефективності розстановки суден біля причалів морського порту Рені для виконання ЗДП.

3.4. Час роботи буксирів, який вказується у нарядах, повинен включати час переходу від причалу базування до місця проведення швартових операцій (робіт), час операції зі швартовки (відшвартовки) судна, час повернення буксира до причалу базування.

IV. Порядок роботи в морському порту Рені під час льодової кампанії

4.1. Початок і кінець льодової кампанії в морському порту Рені оголошується розпорядженням капітана морського порту Рені. Порядок та умови криголамного проведення суден в акваторії морського порту Рені в період зимової навігації визначаються Обов'язковими постановами по порту.

4.2. У період дії оголошеної льодової кампанії судновласниками сплачується Адміністрації порту плата за послуги із забезпечення проведення криголамних робіт відповідно до тарифів, затверджених в установленому порядку.

4.3. У період льодової кампанії, за необхідності криголамного проведення, судна, що прибули під обробку на один спеціалізований причал, приймаються до проведення та обробки згідно дат та часу їх підходу до місця формування каравану.

4.4. У період зимової навігації при необхідності льодового проведення, датою приходу судна по графіку вважається дата його підходу до місця

формування каравану. Після проведення судна в морський порт Рені воно приймаються до обробки і обслуговування в черговості, встановленій Графіком підходу суден в морський порт Рені.

V. Правила приймання суден під обробку у морському порту Рені

5.1. Капітани суден (судновласники) безпосередньо, або через суднових агентів, зобов'язані письмово повідомляти Адміністрацію порту шляхом надання попереднього нотісу про підхід судна в терміни, визначені Обов'язковими постановами;

5.2. Інформація капітана (судновласника) повинна містити відомості в обов'язі, визначеному в Обов'язкових постановках по порту;

5.3. Про всі затримки судна, які можуть викликати недотримання судном заявлених термінів передбачуваного прибуття, капітан судна зобов'язаний негайно повідомити Адміністрації порту через агента;

5.4. Адміністрація порту і ПО підтверджують отримання інформації, повідомляють капітану судна (агенту) умови лоцманського проведення в морському порту Рені, причал швартування чи місце якірної стоянки на рейді та заплановану дату постановки судна до причалу;

5.5. Капітан судна, яке здійснює плавання під Державним прапором України, безпосередньо або через агента, не пізніше ніж за 24 години до початку вантажно-розвантажувальних робіт, зобов'язаний подати заявку у відомчу пожежну охорону Адміністрації порту на проведення протипожежного обстеження судна, на підставі якого видається чи подовжується термін дії Свідоцтва пожежної охорони на право виходу суден у море. При тривалості переходу менше 24 годин - заявка подається не пізніше часу, коли судно залишає попередній порт, у разі, якщо порт призначення змінюється під час рейсу, як тільки ця інформація стає доступною.

5.6. Прийом суден у морський порт Рені під обробку та інші операції проводиться на підставі укладених договорів (угод) та здійснюється тільки після попереднього узгодження з ПО та Адміністрацією порту.

5.7. Підтвержені судна включаються головною диспетчерською Адміністрації порту в графік підходу суден під обробку виходячи із заявленої дати приходу суден і запланованого часу обробки суден.

5.8. ПО надають до головної диспетчерської Адміністрації порту заявки про терміни готовності вантажних партій під навантаження по конкретному судну не пізніше, ніж за добу до дати очікуваного підходу судна.

5.9. У випадку, прибуття судна в морський порт Рені під завантаження вантажів, що знаходяться на різних складах, морський агент та ПО повідомляють головну диспетчерську Адміністрації порту про найменування вантажу, його кількість і номер складу, черговість завантаження.

5.10. Постановка суден під обробку здійснюється з урахуванням підтверджених дат лейкен, черговості підходу суден і наявності вільних причалів для здійснення перевалки вантажів. Адміністрація порту за узгодженням з ПО має право при відсутності вантажних документів чи неповній комплектації суднової партії судно під обробку не ставити. Як виняток, з дозволу головної диспетчерської Адміністрації порту, дозволяється швартування таких суден до причалів у разі надання морським агентом гарантійного листа на оплату стоянки біля причалу та оплати швартової операції, пов'язаної з перешвартуванням судна до вільного причалу, на зовнішній рейд за вказівкою головної диспетчерської Адміністрації порту.

5.11. Прибуття судна раніше підтверджених дат лейкен не дає підстави на першочергову постановку до причалу. Якщо судно прибуло пізніше за свої підтвержені дати лейкен, право і черговість постановки до причалу судном втрачаються. У випадку зайняття причалу на момент прибуття підтвердженого судна в свої дати лейкен, судно не втрачає права на першочергову постановку до причалу, що звільнився, навіть якщо причал звільниться пізніше за підтвержені дати лейкен. Усі наступні судна, що

прибувають, ставляться до причалу згідно з датами лейкен в порядку черговості.

5.12. Судно вважається таким, що прибуло в строк, якщо воно прибуло до приймального буя або причалу морського порту Рені (в зимовий період до кромки льоду) і надало нотіс (радіонотіс) про готовність до обробки і обслуговування не пізніше дати лейкен, вказаної в нотісі і підтвердженої головною диспетчерською Адміністрації порту.

5.13. Судно вважається таким, що прибуло із запізненням, якщо воно прибуло до приймального буя або до причалу морського порту Рені (в зимовий період до кромки льоду) і подало нотіс (радіонотіс) про готовність до обробки і обслуговування пізніше дати лейкен, вказаної в нотісі і підтвердженої головною диспетчерською Адміністрації порту. Судна, що прибувають у морський порт Рені із запізненням, втрачають свою черговість обробки. Адміністрація порту має право, без шкоди інтересам інших суден, що прибули в плановий термін, за погодженням з ПО установлювати нову черговість прийому під обробку судна, що запізнилося, про що інформуються агент судна і вантажовласник.

5.14. Судно вважається таким, що прибуло поза графіком підходу суден під обробку, якщо воно не було підтверджено головною диспетчерською Адміністрації порту.

5.15. Про будь-які затримки, що можуть викликати запізнення судна, капітан або судновий агент зобов'язаний повідомити Адміністрацію порту та ПО. У іншому випадку, а також, у випадку надання капітаном судна несвоєчасної або невірної інформації, постановка судна проводиться після надання актуальної інформації.

5.16. Судно, заявлене вантажовласником (судновласником), але подане в морський порт Рені під інші вантажі/з іншими вантажами, приймається до обробки за домовленістю ПО та морського агента, за погодженням з головною диспетчерською Адміністрації порту.

5.17. Судна, що прямують під навантаження/розвантаження вантажів за прямим варіантом, можуть бути поставлені до причалу за умови наявності на Одеській залізниці навантажених/порожніх вагонів не менш ніж 60% від вантажної партії, з наданням гарантійного листа про забезпечення залишку вантажної партії до моменту завершення вантажних робіт на судна першої частини вантажу. При цьому, у разі виникнення затримки подачі вагонів для вантажних робіт, виробничої необхідності, судно може бути перешвартовано до іншого вільного причалу або виведене на зовнішній рейд, на період очікування прибуття вагонів.

5.18. У разі затримки судна в морському порту Рені після виконання вантажних операцій, а також, якщо невиконані в планові терміни операції можуть здійснюватися біля іншого причалу, головна диспетчерська Адміністрації порту має право вимагати перешвартування судна на вільний причал або місце якірної стоянки на рейді. Капітан судна зобов'язаний на вимогу головної диспетчерської Адміністрації порту звільнити причал. У цьому випадку адміністрація судна зобов'язується виконувати вимогу головної диспетчерської Адміністрації порту щодо звільнення причалу.

5.19. Судно, включене до графіку підходу суден під обробку, але прибуло в морський порт Рені під навантаження (вивантаження) вантажів, не передбачених графіком підходу суден під обробку, і яке вимагає для обробки перевантажувальний комплекс іншої спеціалізації, вважається таким, що прибуло в морський порт Рені поза графіком.

5.20. Судно-субститут повинно повністю задовольняти умови перевезення вантажу, призначеного для заміни судна без затримки своєчасної доставки вантажу, а також відповідати плановому судну за конструктивним типом та приблизно відповідати розмірам планового судна, його осадки.

5.21. Про заміну судна судновласник (морський агент) повинен сповістити головну диспетчерську Адміністрації порту та ПО не пізніше ніж за 24 години до дати приходу судна в морський порт Рені.

5.22. Після приходу судна в морський порт Рені, а також після закінчення вивантаження (в тому випадку, якщо судно переходить під завантаження), капітан (агент) судна вручає (з використанням ІСПС, за наявності) представнику головної диспетчерської Адміністрації порту та ПО нотіс про готовність судна до обробки і обслуговування на всі або частину трюмів. Нотіс приймається за умови фактичної готовності судна до навантаження або розвантаження. В залежності від виду вантажу та способів обробки готовність трюмів до завантаження (вивантаження) вантажу повинна бути підтверджена ПО або морським агентом судна, про що ПО повідомляється головна диспетчерська Адміністрації порту. Нотіс додається до SOF. SOF та Таймшит передаються у головну диспетчерську Адміністрації порту після закінчення обробки суден. Якщо до моменту подання капітаном судна нотіса про готовність судна до навантаження або розвантаження ПО не отримав від експедитора доручення на навантаження вантажів на судно або документів на розвантаження вантажів із судна, ПО має право зробити у нотісі відповідне зауваження і час очікування вищевказаних документів відноситься на рахунок вантажовласника або фрахтувальника з його додаванням до сталійного часу, якщо інше не передбачено договором. Представник ПО робить відповідну відмітку на нотісі капітана судна не пізніше ніж за 30 хвилин після його отримання;

5.23. До часу, вказаного в пред'явленому головній диспетчерській Адміністрації порту нотісі, капітан для виконання вантажно-розвантажувальних робіт повинен забезпечити постановку судна до причалу, готовність всіх трюмів і палуби, що підлягають вивантаженню (завантаженню) згідно з вантажним планом (каргопланом), вантажних засобів і люків судна, включаючи їх відкриття, освітлення місць виконання робіт (в трюмах, на палубі, біля борту судна) відповідно до вимог пожежної безпеки і правил безпеки праці в морських портах України;

5.24. Вантажопідйомність судових кранів (лебідок), у разі необхідності, повинна бути підтверджена документами класифікаційного

товариства, справність суднових кранів (лебідок) повинна бути підтверджена спільним актом, підписаним представником адміністрації судна та ПО;

5.25. Судно вважається готовим до завантаження навалювальних вантажів за умови готовності трюмів під конкретний вантаж, наявності чіткої вантажної марки на штевнях і по міделю, шкали поглиблень, що легко читається та дозволяє визначити кількість завантаженого вантажу за осадкою; відсутності баластних вод або наявності їх в кількості, яка може бути відкатана судновими засобами без перерви завантаження;

5.26. Час простою, що стався з причин, які залежать від судна (несправність вантажних засобів судна, відсутність пари, освітлення, зупинка вантажних робіт на прохання адміністрації судна, зміна узгодженого каргоплану за ініціативою судна тощо) і втрачений за цими причинами на вантажних операціях, виключається із сталійного часу та оплачується судновласником за діючими на день простою відповідними ставками, якщо інше не передбачено договором.

5.27. Судновласник має право змінити черговість обробки суден, що належать йому, якщо це не буде стосуватися інтересів інших судновласників, ПО та Адміністрації порту. Головна диспетчерська Адміністрації порту вносить за поданням судновласника необхідні зміни до графіку підходу суден під обробку і ЗДП морського порту Рені.

5.28. Будь-яке судно зобов'язане швартуватися до місця, визначеного головною диспетчерською Адміністрації порту згідно з ЗДП.

5.29. У разі відмови судна здійснювати швартування, право і черговість постановки судна до причалу втрачаються.

5.30. Відмова капітана в постановці судна до причалу, запропонованого головною диспетчерською Адміністрації порту, повинна бути обґрунтована письмово не пізніше, ніж через 2 години після отримання агентом від головної диспетчерської Адміністрації порту інформації щодо швартування судна, та має бути подана капітаном або морським агентом до головної диспетчерської Адміністрації порту з метою внесенням змін до ЗДП.

VI. Порядок розрахунку стояночного і сталійного часу судна в морському порту Рені, демередж та диспач

6.1. Стояночний час судна в морському порту Рені:

1) час стоянки судна визначається як весь час знаходження судна в порту з моменту приходу його в морський порт Рені (закінчення швартування до причалу або постановки на якір в межах акваторії морського порту Рені за вказівкою Адміністрацією порту до моменту виходу його з морського порту Рені (початку відшвартування від причалу або зняття з якоря);

2) для обліку часу стоянки, що фактично затрачений судном в морському порту Рені, судно (агент) спільно з ПО веде акт обліку часу стоянки (SOF (Statement of facts)). SOF, таймшит (Time Sheet - відомість обліку стоянкового часу судна), які підписуються спільно ПО та агентом мають бути надані до головної диспетчерської Адміністрації порту;

3) якщо судно в морському порту Рені вивантажується, а потім завантажується, то SOF і таймшит складається окремо для вивантаження і завантаження;

4) таймшит підписується капітаном судна (агентом) і представниками ПО і служить підставою для розрахунків. Підписання сторонами SOF і таймшиту не повинне затримувати відхід судна;

5) записи в SOF змінам не підлягають, і жодна із сторін не має права відмовитися від його підписання. За наявності розбіжностей сторона, що має заперечення, вносить в SOF відповідне застереження;

6) у SOF та таймшиті в хронологічному порядку фіксуються в годинах і хвилинах всі виробничі операції з моменту прибуття судна в морський порт Рені і до виходу його в рейс, а також всі затримки в обробці, з вказівкою їх тривалості і причин, оформлених в необхідних випадках актами;

7) SOF ведеться англійською мовою. Таймшит ведеться українською або російською мовами.

6.2. Сталійний час судна в морському порту Рені та порядок його розрахунку:

1) сталійний час визначається угодою сторін;

2) у разі відсутності такої угоди, розрахунок сталійного часу починається не раніше дати, передбаченої графіком підходу суден під обробку і підтвердженої Головною диспетчерською Адміністрації порту (дати лейкен) з урахуванням таких часових проміжків:

з 13:00 поточної доби, якщо судно прибуло до полудня поточної доби;

з 08:00 наступної доби, якщо судно прибуло пополудні поточної доби;

з 13:00 понеділка (після святкового дня), якщо судно прибуло протягом вихідних (святкових) днів;

з 08:00 понеділка (після святкового дня), якщо судно прибуло пополудні в п'ятницю (передсвятковий день).

Субота і неділя, починаючи з 17:30 п'ятниці і закінчуючи 08:30 понеділка, із сталійного часу виключаються незалежно від того, чи проводилися вантажні операції чи ні.

Сталійний час розраховується шляхом поділу маси (кількості) вантажу в тонах, кубічних метрах, штуках на продуктивність технологічної лінії, встановленої робочою технологічною картою, або іншим документом ПО, та на кількість технологічних ліній, за якими проводяться вантажні операції.

3) сталійний час переривається:

за несприятливих метеорологічних умов (у всіх випадках негоди та її наслідків) незалежно від того, виконувались ПО фактично в цей час виробничі операції чи ні;

у разі неподання вагонів під вантажі, що перевантажуються за прямим варіантом, по незалежним від ПО, або викликаного стихійними явищами або подіями, що носять характер непереборної сили;

з вини судна (судновласника), у тому числі при відкачуванні баласту;

з вини вантажовласника з моменту готовності судна, вказаного в нотісі капітана. При цьому ПО зобов'язаний надати судновласнику необхідні

документи, які повністю доводять вину вантажовласника для стягнення з нього демереджу в установленому порядку;

4) фактично витрачений час на роботи зі спецкріплення вантажу в трюмах і на палубах суден (із застосуванням зварювальних робіт, улаштуванням кильблоків, вимостків, настилів, виготовленням і установкою металевих деталей, кріплень тощо), вивантаження вантажу з інших приміщень, непристосованих для нормальної роботи людей і механізмів, а також вивантаження некондиційних вантажів і вантажів в дефектній тарі додається до сталійного часу.

6.3. Демередж і диспач:

1) ставки демереджу і диспачу встановлюються за договором (угодою) між ПО і судновласником (вантажовласником);

2) розрахунки по демереджу (диспачу) за використання сталійного часу суден проводяться ПО з судновласником або вантажовласником на підставі укладеного договору;

3) за відсутності договору сторін, розмір плати за простій визначається витратами на утримання судна і екіпажу, а винагорода за дострокове закінчення навантаження (розвантаження) обчислюється у половинному розмірі плати за простій.

VII. Послуги, що надаються в морському порту Рені

7.1. У морському порту Рені надаються такі послуги:

1) навантаження, вивантаження, штивка, сепарування, кріплення, розкріплення вантажів, інші роботи з вантажами;

2) транспортно-експедиторські послуги і складські операції з вантажами, перевантаження вантажів з одного виду транспорту на інший;

3) навантаження/вивантаження суден на рейді;

4) оформлення всього комплексу вантажних документів по прийому і відправці вантажу, складання та оформлення обов'язкового комплексу транспортних та інших документів;

5) бункерування суден;

- б) забезпечення лоцманського проведення;
- 7) регулювання руху суден;
- 8) забезпечення проведення криголамних робіт;
- 9) водопостачання суден біля причалу або в акваторії морського порту Рені, зняття лляльних та фекальних вод, зняття сміття;
- 10) ліквідація аварійних розливів нафтопродуктів та забруднюючих речовин;
- 11) операції з повсякденного і аварійного бонування, чергування нафто - сміттєзбиральника у разі неможливості встановлення бонів;
- 12) планове очищення акваторії від забруднюючих речовин, сторонніх предметів і матеріалів;
- 13) надання буксирів для здійснення швартових операцій;
- 14) надання вільних причалів для матеріально-технічного постачання, дрібного ремонту, відстою і інших потреб;
- 15) ремонт суден;
- 16) надання послуг плав кранами;
- 17) оформлення приходу-відходу суден;
- 18) надання місця на зовнішньому рейді порту або біля причалу з дозволу головної диспетчерської Адміністрації порту для здійснення фумігації і дегазації;
- 19) обслуговування пасажирів, пасажирських суден, парусно-моторних яхт і прогулянкових суден;
- 20) протипожежний захист при обробці небезпечних вантажів біля причалів морського порту Рені та надання послуг протипожежного і аварійно-рятувального призначення;
- 21) інші роботи та послуги.

7.2. Послуги в морському порту Рені надаються відповідно до укладених договорів, з урахуванням Правил надання послуг у морських портах, затверджених Міністерством інфраструктури України в

установленому порядку та інших нормативно-правових актів, в тому числі міжнародних договорів, ратифікованих Україною.

VIII. Правила здійснення господарських операцій у морському порту Рені

8.1. Правила обробки транспортних засобів у морському порту Рені:

8.1.1. Для обробки транспортних засобів (суден, вагонів, автотранспорту тощо) Адміністрація порту, ПО і Підприємства мають в своєму розпорядженні відповідні виробничі потужності, у тому числі причали, склади, перевантажувальну техніку та механізми.

8.1.2. Небезпечні вантажі перевантажуються у морському порту Рені згідно з вимогами чинного законодавства України.

8.1.3. Вантажі, які були відправлені залізницею в період дії тимчасового обмеження завезення вантажів залізничним транспортом, викликаного накопиченням не вивантаженого рухомого складу в пункті призначення або в період інших заборон, оголошених уповноваженими організаціями, і які прибули в морський порт Рені Адміністрацією порту та ПО можуть бути прийняті в межах узгоджених з Адміністрацією порту та ПО окремих графіків.

8.1.4. Завезення, зберігання і перевантаження вантажів у морському порту Рені здійснюється на підставі договорів, укладених Підприємствами, нормативно-правових та розпорядчих актів, а також інших документів, передбаченими цим Зводом.

8.1.5. При виникненні надзвичайних ситуацій техногенного або природного характеру, Адміністрація порту має право тимчасово обмежити ввезення на територію морського порту Рені або морського терміналу певних вантажів до нормалізації роботи в морському порту Рені.

8.1.6. Усі витрати та штрафні санкції, пов'язані з простоем транспорту і вантажу, відвантаженого у період дії заборони на відвантаження на адресу

Адміністрації порту відносяться на рахунок ПО з яким укладений відповідний договір між Адміністрацією порту та ПО .

8.1.7. Кожне Підприємство самостійно несе відповідальність перед своїми контрагентами за укладеними договорами на надання послуг та забезпечує безпечну обробку транспортних засобів.

8.1.8. Перевантажувальні операції з вантажами в морському порту Рені та зберігання вантажів здійснюються на вантажних складах (критих, відкритих) відповідно до робочих технологічних карт з дотриманням норм допустимих навантажень.

8.1.9. Приймання, розміщення, зберігання і видача вантажів в морському порту Рені здійснюється відповідно до Правил надання послуг у морських портах України, а також затверджених технологічних схем.

8.2. Швартові операції (роботи) під час вантажних операцій:

8.2.1. У разі наявності необхідності обробки судна більш ніж одним ПО, з метою оптимізації використання причалів морського порту Рені забезпечується перешвартування (перетяжка) судна до відповідних причалів. Допускається перетяжка суден, з перенесенням швартових кінців уздовж причалу за погодженням с головною диспетчерською Адміністрації порту.

8.2.2. Оплата роботи буксирів, лоцманського проведення та швартових робіт в цих випадках здійснюється за рахунок судновласника.

8.2.3. Час переходу судна від причалу вивантаження до причалу завантаження враховується в SOF і оплата роботи буксирів виконується судновласником.

8.2.4. Витрати з перешвартування і перетяжки судна, викликані неточною інформацією, несе винна сторона.

8.2.5. Про майбутню перетяжку, перешвартування, початок (завершення) вантажних і допоміжних операцій ПО попереджає головну диспетчерську Адміністрації порту та причетні сторони за 2 години, або оперативно, у випадку виникнення термінової виробничої необхідності.

8.2.6. Перешвартування від причалу після вивантаження до причалу під навантаження здійснюється за рахунок судновласника. У разі загрози безпеці судна, причалу, портовому устаткуванню через складні гідрометеорологічні умови перешвартування судна в більш безпечне місце проводиться за рахунок судновласника. У зв'язку зі спеціалізацією перевантажувальних комплексів перешвартування в морському порту Рені під час навантаження/вивантаження проводиться за рахунок судновласника, якщо немає підтвердження про оплату перешвартування від відправника/одержувача/вантажовласника. Час, витрачений на такі перешвартування, не зараховується до сталійного часу.

8.3.7. Якщо умови, визначені п.8.3.1, п.8.3.2, п.8.3.5, п.8.3.6, не виконуються, то всі витрати, пов'язані з розсортуванням вантажу при вивантаженні, несе судновласник.

8.3. Правила приймання та здавання вантажів у морському порту Рені:

8.3.1. Судно зобов'язане на вимогу ПО приймати або здавати вантаж цілодобово, а також у вихідні та святкові дні, надаючи безоплатно електроенергію, лебідки, крани, стропи, освітлення та інші пристрої, необхідні для забезпечення завантаження або вивантаження вантажу. Вивантаження вантажу із судна дозволяється лише з дозволу ПО, що має належним чином оформлені згідно із законодавством повноваження здійснювати експлуатацію причалу, морського терміналу.

8.3.2. Приймання і здавання вантажів виконується біля борту судна з обов'язковим оформленням тальманської розписки, підписаної двома сторонами. У випадку, якщо судно не надає своїх тальманів, приймається рахунок тальманів ПО.

8.3.3. Під час перерв у завантаженні чи вивантаженні будь-яких вантажів, а також у разі негоди, судно може проводити закриття і відкриття трюмів. У разі використання берегових або плавучих кранів, оплата таких витрат відноситься на рахунок судна, якщо інше не передбачене угодою.

8.3.4. Додаткові витрати, пов'язані з вивантаженням вантажу з інших приміщень, непристосованих для нормальної роботи людей і механізмів, а також вивантаження некондиційних вантажів і вантажів в дефектній тарі, відносяться на рахунок судна.

8.3.5. Відповідальність за дотримання правильності сепарування, кріплення і штивки вантажів покладається на адміністрацію судна. Засоби кріплення вантажів повинні мати сертифікати підприємств, що їх виготовили, і відповідати технічним вимогам відповідних нормативних документів.

8.3.6. Розміщення вантажів на судні виконується за вантажним планом, затвердженим капітаном судна і узгодженим з ПО. Капітан судна є відповідальним за правильний розподіл і укладку вантажу у вантажних приміщеннях судна.

8.3.7. Якщо умови, визначені п.4.1, п.4.2, п.4.3, п.4.4., п.4.5., п.4.6., не виконуються, то всі витрати, пов'язані з розсортуванням вантажу при вивантаженні, несе судновласник.

8.3.8. Навантаження відповідного вантажу здійснюється за наявності на судні нормативних документів з безпечного перевезення вантажів морем. Забезпечення суден нормативною документацією є обов'язком судновласника.

8.4. Документальне оформлення приймання вантажів ПО та Підприємствами в морському порту Рені:

8.4.1. ПО та Підприємства оформлюють приймання вантажу, що ввозиться на територію України (імпорتنий вантаж), генеральним актом, актом-повідомленням і тальманськими розписками (відвісами).

8.4.2. Імпорتنі вантажі, які прибувають на суднах, приймаються ПО по коносаментам. Маніфест, люкові записки і вантажний план є при цьому допоміжними документами. У необхідних або встановлених випадках слід користуватися додатками відправника.

8.4.3. При двосторонньому тальманському підрахунку тальмана судна і ПО звіряють записи і засвідчують їх підписом після кожного постропного або поштучного переміщення вантажу. Після закінчення зміни або роботи на судні тальман ПО здає заповнену, з підведеними по коносаментам і за робочий час підсумками, тальманську розписку на вантажний склад або термінал.

8.4.4. При розбіжності кількості вантажу з даними, зазначеними в коносаменті, інших випадках, складається акт-повідомлення. Якщо при цьому мав місце контрольний перерахунок, то акт - повідомлення складається на підставі тальманських розписок і комісійних актів.

8.4.5. Підсумки вивантаження в цілому фіксуються генеральним актом, який складається на підставі тальманських розписок в п'яти екземплярах і підписується представниками ПО, судна, митниці. Один екземпляр направляється митним органам, два екземпляри експедитору, один екземпляр вручається судну, один екземпляр ПО.

8.4.6. Акт-повідомлення складається ПО або Підприємством при прийомі імпортного, реекспортного, транзитного вантажу для засвідчення таких обставин:

1) невідповідності між найменуванням, маркуванням, масою або кількістю місць та даними, зазначеними в коносаменті, накладної міжнародного прямого змішаного сполучення;

2) псування та пошкодження вантажу;

3) виявлення вантажу без документів, а також документів без вантажу;

4) пошкодження контейнера з доступом до його вмісту, відсутності пломб, неясності знаків на пломбах, їх невідповідності зазначеним у перевізних документах;

5) прибуття вантажу в нетранспортабельній тарі, що підтверджено експертами Торгово-промислової палати або іншими компетентними організаціями;

б) роз'єднання партій вантажу;

7) прибуття вантажу в пошкодженій упаковці або зі слідами розкрадання;

8) наявності в перевізних документах застереження «у суперечці».

Акт-повідомлення складається по кожному коносаменту, накладній міжнародного прямого змішаного сполучення, за винятком випадків прибуття вантажу в засортованому, неотсепарированому стані, що виключає можливість розділити коносаментні партії. У цих випадках складається єдиний акт-повідомлення на всі нерозділені коносаментні партії.

Акт-повідомлення не складається на недостачу вантажів при наявності в перевізному документі застереження «недовантажено».

Акти-повідомлення додаються до генерального акту. Генеральний акт та додані до нього акти-повідомлення є документами, що визначають кількість місць і масу зданих судном і прийнятих ПО (оператором терміналу) імпорتنих, реекспортних і транзитних вантажів.

Акт-повідомлення є підставою для:

- 1) розшуку вантажів;
- 2) розслідування причин незбереження вантажів;
- 3) пред'явлення претензій відправниками або одержувачами.

Акт-повідомлення складається у п'яти екземплярах, один з яких надається митниці, один надається судну, два надаються експедитору, один ПО.

8.4.7. Експортні вантажі приймаються ПО за залізничною накладною, товаротransпортною накладною автотранспорту, коносаментом.

8.4.8. ПО оформляє картку обліку експортного вантажу (приймальний акт), яка також служить повідомленням експортеру про прибуття експортного вантажу.

8.4.9. Склад при прийомі вантажу перевіряє відповідність найменування, маркування, кількості, стану вантажу зазначеним у транспортному документі, заповнює графі «Число місць» і «Маса» розділу

«Фактично прийнято», проставляє фактичне маркування на вантажі, підписує картки обліку експортного вантажу.

8.4.10. При розбіжності фактичного стану та/або кількості вантажів з оголошеними у перевізних документах уповноважена посадова особа ПО та залізничної станції оформляє заявку на складання комерційного акта в двох екземплярах, один з яких призначений для ПО, інший - для залізниці, про що робиться відмітка в картці обліку.

8.4.11. ПО відправляє залізничну накладну, два екземпляри картки обліку експортного вантажу, додатки до накладної, комерційний акт експедитору.

8.4.12. ПО та Підприємство видають замовнику картку обліку експортного вантажу (приймальний акт), перевізний документ з доданими до неї документами на вантаж і актами, складеними оператором та/або перевізником.

8.5. Технологічні процеси переміщення, оформлення та обробки вантажів, багажу, транспортних засобів та обслуговування пасажирів у морському порту Рені:

8.5.1. Технологічні процеси переміщення, оформлення та обробки вантажів, багажу, транспортних засобів та пасажирів у морському порту Рені визначаються технологічними схемами (далі - ТС).

8.5.2. Примірна ТС розробляється відповідно до вимог законодавства, цього Зводу, робочої технологічної документації, інших документів, що встановлюють порядок роботи у морському порту Рені, та затверджується Адміністрацією порту. ПО на підставі положень примірної ТС розробляють та затверджують робочі ТС морських та інших терміналів, експлуатація яких здійснюється ними в установленому порядку. Робочі ТС для об'єктів, що знаходяться на балансі (у користуванні) Адміністрації порту, а також об'єктів портової інфраструктури загального користування державної форми власності розробляються та затверджуються Адміністрацією порту.

8.5.3. ТС визначають процедури оформлення документів, в'їзду, прийому, зберігання, обробки, видачі, переміщення в межах морського порту Рені та виїзду вантажів, багажу, транспортних засобів або пасажирів.

8.6. Облік вантажних операцій:

8.6.1. ПО та Підприємство надає Адміністрації порту інформацію щодо результатів вивантаження/навантаження транспортних засобів, кількості вантажів на складах; про в'їзд/виїзд транспортних засобів на/з територію(і) терміналу, руху пасажирів тощо за формою та в терміни затвержені Адміністрацією порту.

8.6.2. Облік вантажів ПО та Підприємства здійснюють окремо, з виділенням в обліку експортних, імпортних і каботажних вантажів, шляхом відображення відомостей про них у складських та облікових документах згідно з встановленим порядком ведення обліку у ПО.

8.6.3. Облік імпортних вантажів та вантажів, що прямують в каботажі, ведеться по складським книгам (пароплавним справам), картотеці чи ІСПС.

8.6.4. Складські книги (пароплавні справи), повинні бути пронумеровані, прошнуровані, скріплені печатками і підписані уповноваженою посадовою особою ПО.

8.6.5. Кожна партія прийнятого на склад вантажу повинна бути занесена у відповідні графи складської книги, картки чи ІСПС негайно після закінчення прийому.

8.6.6. Облік прийнятих і відвантажених складом ПО експортних вантажів ведеться по картотеці приймальних актів або в ІСПС.

8.6.7. Начальник складу ПО не рідше одного разу на квартал виконує натурну звірку вантажів з даними обліку, результати звірки оформляються актом за участю старшого експедитора (старшого техніка) складу з обліку вантажів.

8.6.8. Інформація про вантажопереробку вноситься ПО та Підприємствами до Інформаційно-аналітичної і логістичної системи морського і річкового транспорту України в порядку, встановленому

Міністерством інфраструктури України. У разі необхідності ПО та Підприємства за окремим письмовим запитом Адміністрації порту, зобов'язані надати іншу необхідну інформацію.

ІХ. Інформаційна взаємодія з використанням ІСПС

9.1. Адміністрацією порту в морському порту Рені може бути запроваджена ІСПС. Правила підключення та роботи в ІСПС, форма, формат та порядок обміну інформацією і документами погоджуються з відповідними контролюючими органами в межах їх компетенції та затверджуються Адміністрацією. У разі функціонування в морському порту Рені ІСПС, всі учасники транспортного процесу підключаються до системи та використовують її у відповідності до угоди про інформаційне співробітництво. У разі функціонування в порту ІСПС, перевага надається електронному обміну інформацією та документами.

.2. ПО та Підприємства надсилають до Адміністрації порту наступну інформацію:

- 1) інформацію, необхідну для ведення Реєстру морських портів України;
- 2) інформацію щодо основних показників виробничої діяльності (вантажопереробка, суднозаходи, складські запаси вантажів тощо);
- 3) попередній нотіс про підхід;
- 4) уточнений час приходу;
- 5) інформацію про зміну дати підходу заявлених суден;
- 6) графік підходу суден;
- 7) заявки про терміни готовності вантажних партій під навантаження;
- 8) гарантійні листи про забезпечення залишку вантажної партії до моменту завершення навантаження на судна першої частини вантажу при навантаженні по прямому варіанту;
- 9) змінно-добовий план роботи ПО та Підприємств;
- 10) інформацію про заміну судна;
- 11) нотіс про готовність судна до обробки і обслуговування;

- 12) інформацію про зміну черговості обробки суден;
- 13) попередження про прийняття до обробки позачергово судна з вантажами, що вимагають вивантаження у зв'язку із загрозою втрати якості вантажу;
- 14) інформацію щодо руху вантажів на складах, транспортних засобів та пасажирів;
- 15) результати вивантаження/навантаження транспортного засобу;
- 16) інформацію щодо операцій з вантажами на складі (зміна тари/упаковки/контейнеру, зважування, зміна характеристик вантажу, зборка/розборка вантажу тощо);
- 17) інформацію про в'їзд/виїзд транспортного засобу на/з територію/ї терміналу;
- 18) інформацію, для підтвердження обсягів завезення вантажів силами та засобами залізниці;
- 19) іншу необхідну інформацію.

9.3. Інформація, передбачена пунктом 9.2., надається за формою та у форматі, які встановлюються Адміністрацією порту, а у разі запровадження у морському порту Рені ІСПС за формою і форматі, які встановлюються державним підприємством «Адміністрація морських портів України».

Х. Організаційне забезпечення господарської діяльності в морському порту Рені

10.1. ПО та Підприємства беруть участь у розробці інструкцій, планів, заходів та іншої нормативної документації з питань надзвичайних ситуацій, придбанні, утриманні обладнання, пристроїв та механізмів, відшкодуванні витрат на ліквідацію аварій на території та акваторії морського порту Рені і морських терміналів.

10.2. Порядок участі ПО, власників (користувачів) морських терміналів у розробленні плану локалізації та ліквідації аварій (катастроф), придбанні, утриманні обладнання, пристроїв та механізмів, відшкодуванні витрат на

ліквідацію аварій на території та в акваторії морського порту Рені визначається Кабінетом Міністрів України.

10.3. Техніка та людські ресурси для ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій надаються у розпорядження керівника робіт з ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій відповідно до плану локалізації та ліквідації аварій (катастроф) Адміністрації порту.

10.4. Адміністрація морського порту Рені забезпечує методичне керівництво та моніторинг виконання Підприємствами і ПО дотримання встановленого у морському порту Рені порядку.

10.5. ПО та Підприємства надають Адміністрації порту інформацію, необхідну для ведення Реєстру морських портів України, протягом 5 робочих днів з дня створення Реєстру і його офіційної публікації на веб-сайті державного підприємства «Адміністрація морських портів України», та/або з дня зміни фактичних даних в порівнянні з тими, які вже були внесені до Реєстру.

XI. Заклучні положення

11.1. ПО та Підприємства забезпечують дотримання встановленого в морському порту порядку.

11.2. Судновласник несе відповідальність перед Адміністрацією порту за:

1) пошкодження причалів, портових споруд, механізмів, та іншого майна які сталися з його вини. Відшкодування шкоди здійснюється на підставі претензії і рахунку, виставлених Адміністрацією порту, а також на підставі розслідування, проведеного відповідними службами Адміністрації порту або в судовому порядку;

2) збитки, пов'язані з несвоєчасним звільненням причалу;

3) інші порушення, передбачені цим Зводом та іншими нормативними, а також нормативно-правовими актами.

11.3. ПО та Підприємство несуть відповідальність перед судновласником, Адміністрацією порту, або іншим власником транспортних

засобів за пошкодження судна, залізничного рухомого складу або автотранспорту, що відбулося з вини ПО, Підприємства, підтверджене актом, складеним протягом зміни, під час якої відбулося пошкодження. Усі заяви про пошкодження судна під час вантажних або швартових операцій повинні бути зроблені капітаном судна в письмовій формі не пізніше 2-х годин після пошкодження, але в будь-якому випадку до виходу судна з морського порту Рені.

Морський протест на будь-які пошкодження надається не пізніше 24 годин, але в будь-якому випадку до виходу судна з морського порту Рені згідно з вимогами статті 343 Кодексу торговельного мореплавства України.

11.4. Судновласники, ПО, Підприємства, що допустили порушення положень цього Зводу, яке призвело до фінансових витрат, відшкодовують усі витрати по ліквідації наслідків цього порушення, в тому числі і на оренду устаткування, техніки, плавзасобів і персоналу інших підприємств і організацій, та несуть відповідальність відповідно до законодавства України.

11.5. У разі настання форс-мажорних обставин (війна, стихійне лихо, обмерзання, випадіння снігу, страйк тощо) Адміністрація порту на період дії форс-мажорних обставин звільняється від відповідальності за невиконання або неналежне виконання своїх зобов'язань.

Начальник Адміністрації
Ренійського морського порту

С.К. Строя