

|   |   |
|---|---|
| <b>«Затверджено»</b><br>Наказом начальника<br>ДП «Іллічівський морський<br>торговельний порт»<br>№ _____ від «__» _____ 2006 р. | <b>"Легалізовано"</b><br>Одеською регіональною<br>торговельно-промисловою палатою<br>№__ від «__» _____ 2006 р. |
|---|---|

**ЗВІД ЗВИЧАЇВ**  
**Іллічівського морського торговельного порту**  
**(нова редакція)**

## СТАТТЯ 1

1.1. Звід Звичаїв Іллічівського морського торговельного порту (далі - Звід звичаїв, Звід) містить у собі правила обслуговування суден і вантажів, які склалися й застосовуються в Іллічівському морському торговельному порту (далі – порт).

1.2. Звід звичаїв застосовується незалежно від наявності посилення на нього в договорах, угодах з користувачами послуг. Дія цього Зводу звичаїв розповсюджується на причали, перевантажувальні комплекси, термінали будь-якої форми власності, розташовані в акваторії порту.

1.3. Звід звичаїв затверджується начальником державного підприємства „Іллічівський морський торговельний порт” й легалізується висновком Одеської регіональної торговельно-промислової палати.

1.4. Звід звичаїв ґрунтується на:

- міжнародній практиці роботи морських портів;
- чинному законодавстві України;
- Статуті державного підприємства „Іллічівський морський торговельний порт”;
- Обов'язкових постановках по Іллічівському морському торговельному порту.

1.5. Звід звичаїв є основним документом, що регламентує:

- виробничий режим роботи порту;
- порядок і умови заходу суден у порт (виходу з порту), навантаження, розвантаження й обслуговування суден, що перебувають у порту;
- порядок і умови завезення в порт й відправлення з порту вантажів морським, залізничним, автомобільним та іншими видами транспорту;
- порядок і умови зберігання вантажів на складах порту.

## СТАТТЯ 2

Прийняті у Зводі звичаїв терміни:

"Судно" - будь-яка самохідна або несамохідна плавуча споруда будь-якої водотонажності, що зайшла на акваторію порту, незалежно від мети заходу;

«Судноплавна лінія» - регулярне морське сполучення між визначеними портами, яке здійснюється за лінійним розкладом суднами визначених типів з оплатою перевезень за встановленим тарифом лінії;

«Лінійне судно» - судно, робота якого на судноплавній лінії передбачена лінійним розкладом;

«Судно-субститут» - судно, яке подається перевізником або фрахтівником (оператором) за згодою відправника вантажу або фрахтувальника замість раніше заявленого судна. Тип судна-субститута за своїми параметрами (конструктивний тип, розміри судна, спеціалізація, вантажопідйомність, вантажомісткість, максимальна осадка з вантажем, кількість трюмів, вантажне обладнання) повинен відповідати характеристикам судна, що замінюється.

"Причал" - інженерно-технічна споруда, яка обладнана необхідними засобами забезпечення безпечної стоянки й обробки суден;

"Швартовка" ("перешвартовка") - комплекс робіт, наданих портом у зв'язку з постановкою (перестановкою) судна до причалу;

"Перетяжка" - переміщення судна уздовж причальної лінії на відстань, яка не перевищує довжину судна.

"Сталійний час" - час, протягом якого вантаж повинен бути завантажений на судно або вивантажений з нього.

Терміни, що зустрічаються в документах, розуміються так:

"приблизно (такого-то) числа" - відхилення в обидва боки на 5 днів;

"на початку місяця" - від 1-го до 10 числа;

"у середині місяця" - від 10 до 20 числа;

"у кінці місяця" - від 21 числа до кінця місяця,  
"середина місяця" -15 число;  
" кінець місяця" - останнє число місяця;  
" наприкінці (одного) або на початку (наступного) місяця" - 5 останніх днів місяця і 5 перших днів наступного місяця відповідно;  
"у першій половині місяця" - від 1 до 15 числа;  
"у другій половині місяця" - від 15 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 безпосередньо один за іншим, за винятком непогожих, недільних і святкових днів сталійного часу;  
"послідовні дні за винятком неділі й святкових днів" - розрахунок сталійного часу проводиться за календарні дні, що йдуть один за іншим, але з виключенням недільних і святкових днів зі сталійного часу;  
"Судно вільне від видатків з навантаження" - навантаження проводиться за умов, що подача вантажу до рейлінга здійснюється вантажовідправником за його рахунок, а навантаження від рейлінга судна в трюм і трюмні роботи здійснюються за рахунок судна;  
"Судно вільне від видатків з навантаження, включаючи трюмні роботи" - навантаження вантажу з берега в трюми і трюмні роботи здійснюються за рахунок вантажовідправника;  
"Навантаження (розвантаження), включаючи трюмні роботи, за рахунок судна" - подача до борту судна на строп входить в обов'язок вантажовідправника. Навантаження в трюм й укладання в трюмі входить в обов'язки судна. При вивантаженні подача вантажу з трюма до борту судна входить в обов'язки судна, а одержувач приймає вантаж біля борту зі стропів;  
"Судно вільне від витрат з вивантаження, включаючи трюмні роботи" - розвантаження вантажів з трюмів на причал або на баржу, вагони або автомобільний транспорт здійснюється за рахунок одержувача вантажу;  
"Приєм (здача) вантажу уздовж борту судна (елонг-сайд)" - судно зобов'язано прийняти (здати) вантаж уздовж борту судна в межах досяжності судових вантажних засобів;  
"Повний вантаж" - фрахтівник зобов'язаний використувувати судно за вантажомісткістю або вантажопідйомністю з урахуванням осадки судна, бункера, води та інших запасів на борту судна;  
"Незалежно від того, проводилася робота або ні" - недільні, святкові та неробочі дні, а також інші вилучені періоди не зараховуються в стадійний час, незалежно від того, здійснювалися або ні навантаження або розвантаження протягом цих періодів;  
"У звичайній черзі зі всіма суднами" - судно отримує причал у порядку послідовної загальної черги нарівні зі всіма суднами, які прибувають у порт;  
"Робочий погожий день" - недільні, святкові та неробочі дні, а також непогожий час вилучаються зі сталійного часу;  
„Карго план, вантажний план” – план розташування вантажів на судні.

### **СТАТТЯ 3**

3.1. Порт відкритий для заходу суден круглий рік як вдень, так і вночі. Виробничий процес в порту виконується цілодобово.

3.2. Усі навантажувально-розвантажувальні роботи (операції), зберігання вантажів на території порту здійснюються виключно портом, за винятком випадків, коли такі операції та роботи здійснюються іншими підприємствами (організаціями) за згодою порту ( на підставі відповідних договорів з портом).

3.3 . Звичайним робочим часом у порту для обслуговування суден є час з 08.00 до 16.00 години, крім недільних і святкових днів.

Навантажувальні та розвантажувальні роботи виконуються портом цілодобово в робочі погожі дні, за винятком святкових.

Святковими і неробочими 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, два дні (неділя і понеділок) - Пасха (Великдень), два дні (неділя і понеділок) - Трійця. Неробочими вважаються також інші дні, якщо про це офіційно оголошено Кабінетом Міністрів України у зв'язку зі святкуванням вищевказаних свят.

#### СТАТТЯ 4

4.1. Всі транспортні судна, незалежно від прапора, приймаються в порт під обробку, стоянку та інші операції тільки за попередньою згодою порту за чергою прибуття і датою прийому портом доручень на навантаження або розвантаження. Виконання навантажувально-розвантажувальних робіт виконується портом за умови укладення відповідних договорів(угод).

4.2. Обслуговування лінійних суден здійснюється відповідно з оголошеним розкладом ліній. Першочергова постановка до причалу для обробки здійснюється за умовами, передбаченими угодою, укладеною між портом та судовласником (фрахтівником).

4.3. Як лінійні приймаються судна, які працюють за узгодженим з портом розкладом руху на лінії, що зареєстрована Державним департаментом морського та річкового транспорту у встановленому порядку.

4.4. Якщо до моменту подачі капітаном судна нотіса про готовність судна до навантаження або розвантаження порт не отримав від експедитора (вантажовласника) доручення на навантаження вантажів на судно або документів на розвантаження вантажів із судна, порт має право зробити на нотісі відповідне зауваження і час очікування вищевказаних документів відноситься на рахунок вантажовласника або фрахтівника з його доданням до сталійного часу.

4.5. Судновласник (фрахтівник) має право змінити черговість обробки належних йому суден, якщо це не порушує інтересів інших судовласників (фрахтівників) і порту, в зв'язку з чим порт вносить зміни до плану роботи.

4.6. На прохання вантажовласника (судновласника) порт може прийняти під обробку поза чергою судно з вантажем, який потребує невідкладного розвантаження у зв'язку з загрозою втрати його якості при наявності відповідного висновку регіональної торгово-промислової палати (ТПП), державної хлібної інспекції (ДХІ), інших компетентних державних органів. У такому випадку витрати та збитки порту у зв'язку з позачерговою обробкою судна відносяться на рахунок замовника позачергової обробки судна.

4.7. Порт відкритий для прийому суден закордонного та каботажного плавання, і у межах відведеної йому території та акваторії на підставі договорів (угод) виконує роботи та надає послуги, які пов'язані з:

- навантаженням, розвантаженням, зберіганням, сепаруванням, кріпленням вантажів;
- перевалкою на морський транспорт вантажів з інших видів транспорту та навпаки;
- наданням неробочого причалу по заявці судовласника.

Для виконання вищезазначених операцій порт використовує спеціалізовані паромний та контейнерний комплекси, комплекс для хімічних, зернових та наливних вантажів і причали загального призначення з відкритими складськими вантажними площадками та критими вантажними складами.

4.8. Порт також надає біля причалу або на рейді такі послуги :

- водопостачання суден;
- зняття л'яльних, баластних (в обмеженій кількості), фекальних вод, побутового сміття;
- надання буксирів для виконання швартовних операцій, катерів для перевезення екіпажів суден та пожежних буксирів;
- надання послуг плавкранами і зерноперевантажувачем;
- надання послуг вочманів на період стоянки суден в порту;
- надання послуг по ремонту суден по заявці судовласника;

- надання інших послуг за узгодженням з судновласниками, фрахтівниками, агентами, експедиторами та іншими клієнтами.

4.9. Порт здійснює оформлення приходу (відходу) суден і оформлює вантажні документи на навантажений і розвантажений у порту вантаж.

4.10. Усі послуги, які надаються портом, є платними і виконуються за діючими в порту ставками (тарифами) зборів і плат, встановленими у відповідності до чинного законодавства України.

4.11. Прийняття суден та їх відправлення із порту здійснюється після попередньої сплати портових зборів за кожний суднозахід.

## **СТАТТЯ 5**

5.1. Про прибуття заявленого судна в порт капітан судна або його агент зобов'язані подати інформацію-заявку в головну диспетчерську порту за 10 діб й уточнену за 72, 24 і 4 години до очікуваного часу прибуття судна в порт з повідомленням таких даних:

- відомості про судновласника, фрахтувальника, характеристики судна;
- уточненого часу прибуття до приймального буя;
- осадки судна з урахуванням щільності води в акваторії порту ;
- карго плану (при приході в порт під розвантаження);
- повної інформації про наявність вантажних документів, потребу в паливі, воді, інших видах постачання;
- відповідності судна вимогам Конвенції про запобігання забрудненню із суден (МАРПОЛ 73/78) і наявності на борту Міжнародних свідоцтв про запобігання забрудненню моря нафтою, стічними водами та сміттям;
- відповідності судна вимогам Міжнародного Кодексу охорони суден та портових споруд (ISPS Code);
- відсутності санітарних та інших обмежень, які перешкоджають готовності судна до вантажних операцій;
- дані про вантажі, які повинні вивантажуватись (навантажуватись), кількість трюмів для навантаження (розвантаження), вантажний список за укрупненою номенклатурою, із зазначенням кількості кожного вантажу (у черговості вивантаження з трюму зверху вниз), особливі фізико-хімічні властивості вантажів у відповідності до сертифікату транспортних особливостей вантажу, відомості про вантажі великої ваги, довгомірні і негабаритні вантажі, відомості про готовність судна до виконання вантажних операцій через усі або частину люків та іншу інформацію про вантаж, у тому числі, небезпечний, яка необхідна для забезпечення нормальної обробки судна в порту;
- місце заміни баласту в Чорному морі;
- час проходження протоки Босфор, якщо судно прибуває з цього напрямку.

При прибутті під вантажні операції капітани суден-газовозів та нафтотанкерів зобов'язані також повідомити додатково про справний стан судна, відомості по обладнанню, пов'язаному із запобіганням забрудненню навколишнього середовища, а також про наявність страхового полісу.

5.2. Про всі затримки в рейсі, які можуть спричинити запізнення судна проти зазначених термінів очікуваного прибуття, капітан судна зобов'язаний негайно повідомити адміністрацію порту через свого агента.

У разі запізнення з прибуттям проти терміну, про який було повідомлено, усі витрати й збитки, пов'язані із запізненням судна (простій транспорту, причалу, робочої сили, зберігання вантажів тощо) відносяться за рахунок судновласника.

5.3. Дозвіл на вхід судна на внутрішній рейд порту надається капітаном порту.

## **СТАТТЯ 6**

6.1. Кожне судно зобов'язане швартуватися для вантажних операцій до місця, яке

вказано адміністрацією порту з урахуванням осадки і довжини судна, завжди залишаючись на плаву, причому в обов'язки фрахтувальника (вантажовідправника або вантажоодержувача) входить піклування про надання адміністрацією порту судну необхідного для вантажних операцій причалу.

6.2. Усі перешвартовки судна в порту, пов'язані з потребами судна (бункеровка, постачання тощо) проводяться за заявкою капітана судна та за рахунок судновласника.

Всі перетяжки судна під час навантаження та розвантаження виконуються за рахунок судновласника.

6.3. Одну перешвартовку від одного причалу до іншого, а також перешвартовку після вивантаження до причалу під навантаження судновласник зобов'язаний виконати за свій рахунок за вимогою порту, вантажовідправників чи вантажоодержувачів вантажу. Час, витрачений на такі перешвартовки, не зараховується до сталійного часу.

6.4. Витрати з перешвартовки та перетяжки судна, що мали місце внаслідок невірної інформації, несе винна сторона.

6.5. Витрати з додаткових перешвартовок, виконаних за потребами порту, несе порт.

6.6. При перешвартовці судна з непрацюючим головним двигуном, несправним стерновим пристроєм та іншими несправностями ставка лоцманського збору та плата за роботу плавзасобів порту подвоюються.

6.7. В умовах штормової погоди, якщо портові власті не можуть вийти на зовнішній рейд для оформлення прикордонних або митних формальностей, судну може бути дозволено вхід на внутрішній рейд для виконання цих формальностей. На весь час стоянки судна на внутрішньому рейді біля його борту повинен перебувати буксир для забезпечення безпечної стоянки. Витрати з найму буксира несе судно.

6.8. Відсутність заявок капітана судна на послуги буксирів не звільняють судно від оплати вартості їх роботи за діючими тарифами за рахунок судна. Швартовка (відшвартовка) й перешвартовка суден у порту виконується тільки з лоцманом на борту.

Власник судна несе повну відповідальність за збитки, пов'язані з несвоєчасним звільненням причалу. За необхідності постановки судна на швартовні бочки на внутрішньому рейді порту для поповнення запасів або інших потреб, судновласник сплачує порту всі витрати, пов'язані з таким заходом, включаючи оплату чергового буксиру порту для безпечної стоянки на внутрішньому рейді згідно з „Обов'язковими Постановами по порту”.

6.9. На весь період стоянки суден-газовозів та нафтотанкерів у порту повинен перебувати пожежний буксир у постійній готовності надати необхідну допомогу газозову та нафтотанкеру разі аварійної ситуації на судні. Конкретне місце стоянки буксира визначається Інспекцією державного нагляду порту за узгодженням зі службою пожежної безпеки порту. Буксир повинен нести постійну радіовахту у відповідності до вимог, які пред'являються до плавзасобів, що обслуговують газозови та нафтотанкери. За чергування буксира безпеки з суден-газовозів та нафтотанкерів портом стягується плата відповідно до чинного законодавства.

## **СТАТТЯ 7**

7.1. Нотіс про готовність судна до навантаження або розвантаження капітан судна зобов'язаний вручити в офіційно зазначені в порту робочі години, після отримання судном вільної практики (після оформлення приходу, митного і санітарного (ветеринарного та ін.) огляду, а також після закінчення розвантаження в тому випадку, якщо судно переходить під навантаження).

Вантажні приміщення судна у відповідності до нотіса повинні бути зачищені й забезпечені необхідним обладнанням для навантаження даного вантажу.

7.2. Судно вважається готовим до навантаження навалочних вантажів за наявності чіткої вантажної марки на штевнях і по міделю шкали заглиблень, яка легко читається і дозволяє визначити кількість навантаженого вантажу за осадкою; відсутності баластних вод

або наявності їх в кількості, яка може бути видалена судновими засобами без перерви у навантаженні; готовності трюмів під конкретний вантаж.

7.3. Нотіс про готовність судна приймається за умовою фактичної готовності судна до навантаження або розвантаження даного вантажу на всі трюми судна, які підлягають обробці в порту, а також наявності повного комплексу вантажних документів.

7.4. В необхідних випадках готовність трюмів до навантаження (розвантаження) повинна бути підтверджена відповідною комісією. Представник порту робить відповідну відмітку на нотісі капітана судна не пізніше ніж за 30 хвилин після його отримання.

7.5. Під час перерви навантаження або розвантаження будь-яких вантажів, а також у разі непогоди судно здійснює закриття й відкриття трюмів. Якщо використовуються берегові крани порту, оплата витрат відноситься на рахунок судна.

7.6. Вартість простою робочої сили, що стався через причини, які залежать від судна (несправність вантажних засобів судна, відсутність пари, освітлення, зупинка вантажних робіт на прохання адміністрації судна, зміна узгодженого карго плану за ініціативою судна тощо) оплачується судном за діючими в порту на день простою відповідними ставками, і час, втрачений за цими причинами на вантажних операціях, виключається зі сталійного.

7.7. За вимогою порту судно повинно виконати необхідні швартовні операції, а також звільнити причал.

7.8. Додаткові витрати, пов'язані з вивантаженням вантажів з трюмів, діптанків та інших приміщень, не пристосованих для нормальної роботи людей і механізмів, а також розвантаження некондиційних вантажів і вантажів у дефектній тарі, відносяться на рахунок судна, а фактично витрачений час додається до сталійного.

7.9. У робочий час судно попереджається за 1 годину, а після 16.00 - за 4 години до початку перетяжки, перешвартовки.

## **СТАТТЯ 8**

8.1. Судно зобов'язане за вимогою порту приймати або здавати вантаж вдень і вночі, а також у недільні й святкові дні, надаючи безкоштовно пару, електроенергію, лебідки, стропи, крани, освітлення та інші пристосування, які необхідні для навантаження або розвантаження вантажу.

Прийом і здача вантажів проводиться біля борту судна з обов'язковим оформленням тальманської розписки, підписаної обома сторонами. Судно зобов'язано забезпечити видачу вантажу за коносаменами.

## **СТАТТЯ 9**

9.1. Сепараційні або кріпильні матеріали, необхідні для перевезення вантажу, надаються фрахтівником або вантажовласником за свій рахунок.

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

Відповідальність за кріплення вантажу на палубі несе капітан судна. На лінійних судах сепараційні й кріпильні матеріали надаються судовласником за свій рахунок.

9.2. Відповідальність за дотримання правильності сепарування, кріплення та штивки вантажів покладається на судно.

Установка стійок для прийому вантажів на палубу, кріплення палубного вантажу проводиться за рахунок судна під його відповідальність незалежно від того, проводяться ці роботи судновою командою або, за заявкою капітана, засобами вантажовідправника або його експедитора.

Судно забезпечує наявність сепараційних і кріпильних матеріалів, включаючи матеріали багаторазового використання на судах лінійного плавання.

Роботи, пов'язані з спецвимостками, фальшпайолами, клеткуванням можуть бути виконані портом за замовленням капітана судна та за рахунок судна.

## **СТАТТЯ 10**

10.1. Вантажні операції проводяться в робочі дні, в які немає заборони на виконання таких операцій через погодні умови.

10.2. Норми вантажних і допоміжних операцій за номенклатурою вантажів устанавлюються й оголошуються портом.

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

Судновласник несе відповідальність за якість сепарування коносаментних партій вантажу та якість сепараційних і кріпильних матеріалів при навантаженні й за видачу вантажу за коносаментами при розвантаженні.

Якщо ці умови не виконуються, то всі витрати, пов'язані з розсортуванням вантажу при розвантаженні, несе судновласник. У разі неможливості розсортування всі збитки, пов'язані з цим, відносяться на судновласника.

Навантаження вантажу на палубу проводиться за згодою судна та вантажовласника.

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

## **СТАТТЯ 11**

Агент або Порт на підставі договору з агентами (вантажовласниками, експедиторами) зобов'язані надати капітану судна або іншому представнику перевізника на підпис коносаменти та інші документи, що стосуються вантажу, не пізніше, ніж через 2 години після закінчення навантаження кожної партії вантажу.

## **СТАТТЯ 12**

Стоянковим часом судна в порту вважається весь час перебування судна в порту з моменту приходу його в порт (закінчення швартовки до причалу або постановки на якір у межах портових вод за вказівкою порту). Закінченням стоянкового часу судна в порту вважається момент відходу його з порту (початок відшвартовки від причалу або знімання з якоря).

## **СТАТТЯ 13**

13.1. Спеціальним кріпленням вважається кріплення, яке вимагає виконання робіт з підкріплення палуби, будови кільблоків, спеціальних вимостків або зварювальних робіт, які не можуть поєднуватися з процесом навантаження/розвантаження цих вантажів.

У разі необхідності спеціального кріплення-розкріплення вантажів за вимогою судна, застосування особливо трудомістких підготовчих операцій при вивантаженні у зв'язку зі станом вантажу (вибухові роботи, повне киркування, пневморозпушення, перетарювання, вибирання підмочених і порушених місць, при перевантаженні отруйних та вогнебезпечних вантажів із застосуванням протигазів тощо) надається додатковий час, який додається до сталійного. Роботи виконуються за рахунок судна або вантажовласника (вантажоодержувача).

13.2. Сталійний час визначається поділом маси (кількості) вантажу в тоннах, кубічних метрах, штуках на валову норму навантаження-розвантаження вантажу п'ятилюкового судна у погожу добу.

Якщо на судно повинні навантажуватися (розвантажуватися) вантажі двох і більше найменувань, для яких устанавлені різні валові норми (ВН), то сталійний час розраховується як сума часу для перевантаження кожного вантажу за встановленою для нього ВН.

При довантаженні (дорозвантаженні) судна, яке пред'явило до обробки всі трюми, ВН застосовується з коефіцієнтом 0,75/0,9 відповідно.

У разі навантаження/розвантаження вантажів не у всі вантажні приміщення (трюм,

твіндек, палуби ролкерів) установлена норма знижується пропорційно відношенню кількості пред'явлених трюмів до всієї кількості трюмів, але не більше до 5-ти - для генеральних вантажів і не більше до 4-х - для навалочних і насипних вантажів. Для суден, які пред'явили до обробки більше 5-ти вантажних люків, збільшення ВН не проводиться.

До сталійного часу на виконання вантажних робіт додається час на виконання допоміжних операцій, які не поєднуються з вантажними роботами.

13.3. При розрахунку сталійного часу недільні дні та святкові дні, а також час після 15.00 суботніх і передсвяткових днів і до 08.00 понеділків і днів, наступних за святковими, не вважаються сталійним часом, незалежно від того, проводилась обробка судна чи ні.

13.4. Відлік сталійного часу починається з 16.00, якщо нотіс про готовність судна до вантажних операцій вручено капітаном до 12.00, та з 08.00 ранку наступного робочого дня, якщо нотіс про готовність судна вручено капітаном після 12.00 дня.

13.5. Відлік сталійного часу переривається у випадку, коли вантажні роботи й допоміжні операції, які зараховані до сталійного часу, не можуть далі виконуватися внаслідок дії непогоди (опади, мороз, спека, сильний вітер та ін.), страйків та інших форс-мажорних обставин та їх наслідків; з вини судової адміністрації, фрахтівника, вантажовласника; за відсутності залізничних вагонів на вантажі, які перевантажуються тільки за "прямим варіантом".

13.6. Валовими нормами навантаження й розвантажування вантажу на 5-люкове судно в один робочий погожий день у порту приймаються норми, оголошені в додатку №1 до цього Зводу.

#### **СТАТТЯ 14**

14.1. Для обліку стоянкового часу, фактично витраченого судном у порту, судно спільно з портом веде таймшит (відомість обліку стоянкового часу судна). Якщо судно в порту розвантажується, а потім навантажується, то таймшит складається окремо для розвантаження і навантаження. Таймшит підписується капітаном судна (агентом), представниками порту і служить підставою для розрахунків по диспачу і демереджу. Підписання сторонами таймшиту не повинно затримувати відходу судна.

Записи в таймшиті змінам не підлягають і ні одна зі сторін не вправі відмовитися від його підписання. За наявності заперечень сторона, яка має заперечення, робить перед своїм підписом відповідне застереження.

14.2. У таймшиті в хронологічному порядку фіксуються в годинах і хвилинах виробничі операції з моменту прибуття судна в порт і до закінчення всіх операцій, які виконуються портом, а також усі затримки в обробці, які викликали перерву сталійного часу судна, із зазначенням їх тривалості і причин, оформлених у необхідних випадках актами.

14.3. У тих випадках, коли метеорологічні умови не дозволяють представникам порту прибути на судно для підписання таймшиту( в умовах рейдової обробки), останній підписується капітаном судна після узгодження радіозв'язком з представником порту, про що робиться запис у судовому журналі. Виписка з журналу і копії обміну радіограмами з портом додаються до таймшита.

#### **СТАТТЯ 15**

Як правило, порт надає послуги щодо навантаження (розвантаження), сепарування й зберігання вантажів на основі прямих договорів з вантажовласниками.

В окремих випадках (пряме змішане сполучення, постачальницьке завезення, часткове розвантаження судна для досягнення прохідної осадки тощо) порт розробляє із зацікавленими сторонами Особливі умови переробки вантажів і обробки транспортних засобів і оголошує їх у додатку до цього Зводу.

#### **СТАТТЯ 16**

Оплата послуг порту іноземними судовласниками здійснюється у вільно конвертованій

іноземній валюті. Послуги порту, пов'язані з оформленням приходу і відходу судна, відносяться на рахунок судна.

#### **СТАТТЯ 17**

Відповідальність сторін (судна, порту, фрахтівника, вантажовласника) щодо дотримання термінів і умов навантаження (розвантаження), у т.ч. ставки диспача / демереджа визначаються договорами (угодами, чартерами).

Норми вантажних і допоміжних операцій за номенклатурою вантажів устанавлюються й оголошуються портом додатком до цього Зводу.

#### **СТАТТЯ 18**

Усі заяви про пошкодження судна під час вантажних або швартовних 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 порту. У протилежному випадку порт претензій від судна не приймає й відповідальності за пошкодження не несе.

#### **СТАТТЯ 19**

У порт приймаються тільки судна, які мають закриту опломбовану фанову систему або діючу систему біологічного очищення фанових вод.

Приєм необладнаних закритими фановими системами суден у порт під обробку, стоянку та інші операції не проводиться.

Скидання фанових і л'яльних вод, сухого сміття в море та акваторію порту забороняється.

Усі судна перед виходом у море зобов'язані здати фекальні води на плавзасоби порту.

На акваторії порту забороняється проводити продування вихлопних труб, а також забруднювати атмосферу надмірним димоутворюванням.

Начальник ДП «Іллічівський морський  
торговельний порт»

Скворцов Г.П.

Додаток № 1 до Зводу звичаїв Іллічівського  
морського торговельного порту

Валові норми навантаження (Н) і розвантаження (Р) вантажів на судна

| №№<br>п/п | Найменування вантажів і вантажопотоків  | Вид<br>операції | Норма<br>(тн/од.)<br>судно-добу |
|-----------|---|-----------------|---------------------------------|
| 1.        | Зернові вантажі насипом через елеватор  | Н               | 6000                            |
| 2.        | Зернові вантажі насипом за прямим варіан.   | Н               | 4000                            |
| 3.        | Генеральні вантажі, обладнання  | Н/Р             | 700                             |
| 4.        | Генеральні вантажі критого зберігання, продвантажі, хімвантажі в тарі, картон, бавовна в кипах, вантажі в мішках, тюках | Н               | 500                             |
| 5.        | Контейнери TEU завантажені *  | Н/Р             | 500                             |
| 6.        | Контейнери TEU порожні **   | Н/Р             | 300                             |
| 7.        | Метал у рулонах, пачках, заготовка  | Н               | 5000                            |
| 8.        | Метал не упакований, арматура, катанка,<br>кутик  | Н               | 3000                            |
| 9.        | Сталь листова довжиною до 6 м   | Н               | 3000                            |
| 10.       | Сталь листова довжиною більше 6 м   | Н               | 2500                            |
| 11.       | Сляби вага 1 місця до 10 тонн   | Н               | 5000                            |
| 12.       | Сляби вага 1 місця більше 10 тонн   | Н               | 6000                            |
| 13.       | Труби діаметром менше 1000 мм, у в'язках  | Н               | 1500                            |
| 14.       | Кольорові метали  | Н               | 700                             |
| 15.       | Вантажі великої ваги  | Н/Р             | 300                             |
| 16.       | Рослинна олія наливом, інші наливні вантажі   | Р               | 1500                            |
| 17.       | Рослинна олія наливом, інші наливні вантажі***  | Н               | 3000<br>2000                    |
| 18.       | Руда навалом  | Р               | 4000                            |
| 19.       | Руда навалом  | Н               | 5000                            |
| 20.       | Інші навалочні вантажі  | Р               | 2000                            |
| 21.       | Інші навалочні вантажі  | Н               | 3000                            |
| 22.       | Вугілля навалом   | Н               | 6000                            |
| 23.       | Чавун у чушках  | Н               | 4000                            |
| 24.       | Чавун у чушках з підвозом більше 1000 м   | Н               | 2500                            |
| 25.       | Добрива навалом на балкери  | Н               | 5000                            |
| 26.       | Добрива навалом на універсальні судна   |                 | 3000                            |

Р - розвантаження

Н - навантаження

Пункт 5,6 - \*, \*\* - норма встановлена на 3 механізовані лінії;

Пункт 17 - \*\*\* - норма встановлена на 2 і 1 механізовані лінії.

Начальник ДП «Іллічівський морський  
торговельний порт»

Скворцов Г.П.