

## Определение количества и массы принимаемых грузов <sup>30</sup>

### Определение массы груза расчетным путём

#### Определение массы груза по осадке судна

По осадке судна (без перевески) определяют массу навалочных грузов: руды, угля, бокситов и т. д.

Массу груза по осадке судна определяют в следующем порядке:

- Перед погрузкой по маркам углублений замеряют осадку судна носом и кормой, вычисляют среднюю осадку судна в порожнем состоянии, как среднее арифметическое значение этих величин.
- Замеряют питьевые, балластные, топливные танки и устанавливают массу воды и топлива на судне. Массу материалов и снабжения определяют по материальным и инвентарным книгам.
- После окончания погрузки вновь замеряют осадку носа и кормы; вычисляют среднюю осадку судна в груженом состоянии по приведенной выше формуле.
- По разности между средними груженой и порожней осадками с помощью имеющейся на каждом судне грузовой шкалы определяют дедвейт судна (см. Основные статьи полного водоизмещения судна)
- Расчетным путем устанавливают количество погруженного на судно груза по следующей формуле:

$$Q = D - (Q_m + Q_v + Q_{сн}),$$

где

- Q масса перевозимого судном груза;
- D дедвейт (полная грузоподъемность судна);
- $Q_m$  масса топлива и смазочного масла;
- $Q_v$  масса запасов всей пресной воды;
- $Q_{сн}$  нормативная масса материалов снабжения судна (различные расходные материалы, шкиперское имущество, провизия).

#### Определение массы груза, упакованного в стандартную тару

Грузы, перевозимые в однотипной стандартной таре, принимаются к перевозке, а также выдаются и отпускаются получателям по числу мест и по стандартной массе, указанной на грузовом месте. Общая масса партии такого груза определяется умножением стандартной массы одного места на число мест в данной партии.

#### Определение массы груза, упакованного в нестандартную тару

Грузовые места, перевозимые в нестандартной таре, имеют различную массу, которую определяет и наносит отправитель. Масса груза, указанная на таком грузовом месте, называется трафаретной массой. Общая масса грузовой партии определяется суммированием трафаретных масс всех ее грузовых мест. Однако для выполнения такой операции тальману необходимо при приемке этих грузов заполнить спецификацию, в которой указать массу брутто и нетто каждого грузового места.

<sup>30</sup> Э.М.Шматов. Тальман морского порта. Москва, «Транспорт», 1980

## Определение массы лесных грузов

Так как плотность лесных грузов одинакового наименования зависит от породы древесины и степени ее влажности, то измерение количества принятых на судно грузов ведут не в единицах массы, а в единицах объема. В настоящее время единицей измерения объема лесных является кубический метр ( $m^3$ ).

Согласно Правилам перевозки лесных грузов прием лесных грузов производится:

- Пакетированных лесоматериалов – по количеству пакетов и кубатуре;
- Непакетированных лесоматериалов – по количеству концов и кубатуре;
- Непакетированных балансов, пропсов и дров всех видов – по объему, заявленному грузоотправителем, и за его ответственностью за количество груза.

В существующей технологии перегрузки пропсов и балансов для формирования подъемов используют мерные станки, которые одновременно упрощают учет древесины.

Стандартный мерный станок для пропсов имеет прямоугольную форму длиной 2,1 м, высотой 1,05 м, с площадью загрузочного сечения, равной 2,28  $m^2$ . Мерные станки для балансов независимо от формы имеют такую же площадь сечения.

Размеры сечения выбраны с таким расчетом, чтобы масса лесоматериалов длиной 2 м, уложенных в станок, была примерно равна 3 тоннам. В этом случае учет древесины во время погрузки производят по количеству погруженных подъемов (станков) в каждой партии, а объем определяют в зависимости от их длины по заранее составленным таблицам



## Прием и выдача груза в порту <sup>31</sup>

*Тальман должен знать:*

*Формы и правила оформления грузовых документов, коммерческих актов и актов общей формы;*

*Порядок по обработке, хранению и отгрузке импортного груза (автомобилей), поступающего в постоянную зону таможенного контроля (ПЗТК) на судах (паромах);*

*Правила учета пломбирующих устройств;*

*Правила пломбирования вагонов и контейнеров на железнодорожном транспорте.*

## Формы организации морского судоходства<sup>32</sup>

Различают две формы организации судоходства – трамповое судоходство и линейные перевозки.

### Трамповое судоходство

При данном виде организации судоходства (от англ. tramp – бродяга) перевозки осуществляются либо в разовом порядке, либо в согласованном сторонами количестве рейсов для обеспечения транспортировки какой-либо большой партии груза. Перевозки при трамповом судоходстве осуществляются на основании договора перевозки, именуемого чартером. Трамповые перевозки характеризуются заходами судов в порты погрузки и выгрузки, которые определяются условиями чартеров.

Чартер или чартер-партия (от англ. charter-party) – вид договора морской перевозки груза. В международном торговом мореплавании обычно используют типовые формы чартеров, разработанные, одобренные либо рекомендованные авторитетными неправительственными международными организациями, например ИМО, БИМКО и др.

Проформы чартеров, которые широко используются в российской практике при организации трамповых перевозок генеральных грузов, а также перевозок массовых и наливных грузов, опубликованы в специальном издании Центрального научно-исследовательского института Морского флота (ЦНИИМФ) «Проформы чартеров».

После завершения трампового рейса каждое судно освобождается для нового рейса в любом доступном для него направлении и с любым грузом, соответствующим эксплуатационному назначению судна.

### Линейное судоходство

Данный вид организации судоходства представляет собой регулярные перевозки по заранее установленному расписанию и объявленным тарифам. Линейные перевозки грузов осуществляются по заявкам грузоотправителей, подтвержденным к исполнению судовладельцем или его агентом.

Отличительные особенности линейного судоходства:

- Постоянство действия между определенными портами;
- Закрепление в сервисе определенных судов;
- Повышение скорости доставки против скорости движения в трамповом судоходстве;
- Организация движения по объявленному расписанию с определенной периодичностью;
- Оплата перевозок по заранее установленным тарифам;
- Доставка груза по коносаментам, являющимся в линейном судоходстве документом, подтверждающим наличие договора морской перевозки.

<sup>31</sup> Э.М.Шматов. Тальман морского порта. Москва, «Транспорт», 1980

<sup>32</sup> О.И.Щукин. Общий курс транспорта. Конспект лекций. Издание 2-е. ГМА им. С.О.Макарова, Санкт-Петербург, 2011

Линии бывают постоянные и периодические, регулярные, срочные и обыкновенные, а также пассажирские.

Перевозки в линейном судоходстве осуществляются на основании коносамента (Bill of Lading)

### Коносамент

Коносамент является основным документом при морских перевозках грузов.

Он выполняет следующие функции:

- Служит доказательством наличия договора перевозки;
- Является доказательством приема груза к перевозке;
- Является товарораспорядительным документом (ценной бумагой).

Коносамент содержит следующие реквизиты (статья 144 КТМ РФ):

- Наименование перевозчика и место его нахождения;
- Наименование порта погрузки согласно договору морской перевозки груза и дата приема груза перевозчиком в порту погрузки;
- Наименование отправителя и место его нахождения;
- Наименование порта выгрузки согласно договору морской перевозки груза;
- Наименование получателя, если он указан отправителем;
- Наименование груза, необходимые для идентификации груза основные марки, указание в соответствующих случаях на опасный характер или особые свойства груза, число мест или предметов и масса груза или обозначенное иным образом его количество. При этом все данные указываются так, как они представлены отправителем;
- Внешнее состояние груза и его упаковки;
- Фрахт в размере, подлежащем уплате получателем, или иное указание на то, что фрахт должен уплачиваться им;
- Время и место выдачи коносамента;
- Число оригиналов коносамента, если их больше чем один;
- Подпись перевозчика или действующего от его имени лица. По соглашению сторон в коносамент могут быть включены иные данные и оговорки. Коносамент, подписанный капитаном судна, считается подписанным от имени перевозчика.

Коносамент, как документ являющийся доказательством приёма груза к перевозке, издаётся в любом случае при перевозке из порта в порт. В том случае, если перевозка осуществляется с перевалкой в одном или нескольких портах, перевозчик оформляет сквозной коносамент с указанием порта отправления, порта назначения и судна, на которое принят к перевозке груз в порту отправления. Каждая часть такой перевозки оформляется отдельным коносаментом, без издания оригиналов, то есть исключается возможность издания нескольких товарораспорядительных документов на одну партию.

Коносамент, издаваемый по перевозке между основными портами на маршруте следования (как правило крупнейшими мировыми портами), иногда условно называют «океанским». Перевозка между основным и второстепенным портом в любом направлении, при наличии сквозного коносамента, оформляется фидерным коносаментом.

В последнее время широкое распространение получила практика издания морских накладных (Sea Waybill). В отличие от коносамента морская накладная не является ценной бумагой и выполняет только две из трех функций:

- Служит доказательством наличия договора перевозки;
- Является доказательством приема груза к перевозке;



## Букинг

Соглашение между линейным перевозчиком и фрахтователем об отгрузке на поименованном линейном судне называется букингом и оформляется письменно в виде букинг-ноты. По согласованию сторон допускается оформление букинга в произвольной форме, посредством обмена сообщениями по факсу или электронной почте. В букинг-ноте указываются согласованные сторонами условия перевозки поименованного груза, приводятся данные, необходимые для издания и выдачи коносамента. Содержание оборотной стороны букинг-ноты, как правило, полностью или частично повторяет содержание условий перевозки, изложенных в линейном коносаменте. Таким образом, считается что условия перевозки известны сторонам на момент заключения между ними соглашения.

# ORIGINAL

Page 2

<p>1. Agents Coli Schiffahrt &amp; Transport GmbH &amp; Co., Hamburg as agents to owners</p>	<p style="text-align: center;"><b>“CONLINEBOOKING”</b> <b>LINER BOOKING NOTE</b></p>														
<p>3. Carrier CPC CONSOLIDATED POOL CARRIER'S GMBH Stadtdeich 7, 20097 Hamburg</p>	<p>2. Place of origin, 2002 JULY 04 H., 2002</p>														
<p>4. Voyage: at owners option MV "SVENJA" - or sub., BLT. 96 as described, see Rider</p>	<p>4. Merchant (see Clause 1) JSC Atomstroyexport, Moscow</p>														
<p>5. 4. SBP ST. PETERSBURG, RUSSIA IN CHOPT (only get any shifting expenses for Chrts. act. if always afloat) time for shifting to count as laytime</p>	<p>6. Time for shipment (about) Laycan 30.07. / 05.08.02</p>														
<p>9. Description of goods ABT: 323 Pack. PLANTMATERIAL abt. 2.525,398mtons / 6.681,330cbm 5 % MOLCHOPT. incl. 85 U/P Pieces – abt. 1.625.950kos / 4.801,807cbm / 1.803,484sqm as per preliminary p/l dated 25.06.02 consisting of</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">1 H/L 80.300kos - 8,89 x 3,50 x 3,52m (lxbxh)</td> <td style="width: 50%;"></td> </tr> <tr> <td>2 H/L's each 79.500kos - 8,84 x 3,50 x 3,52m / 3 H/L's each</td> <td>42.800kos - 11,48 x 3,00 x 3,24m</td> </tr> <tr> <td>1 H/L 58.400kos - 11,48 x 3,52 x 3,54m / 1 H/L</td> <td>42.500kos - 8,60 x 2,77 x 2,55m</td> </tr> <tr> <td>2 H/L's each 56.900kos - 11,48 x 3,44 x 3,24m / 6 H/L's each</td> <td>37.800kos - 10,50 x 3,10 x 4,83m</td> </tr> <tr> <td>1 H/L 51.350kos - 11,95 x 2,90 x 3,24m / 3 H/L's each</td> <td>36.300kos - 8,46 x 3,77 x 3,27m</td> </tr> <tr> <td>1 H/L 47.700kos - 11,95 x 2,90 x 3,24m / 1 H/L</td> <td>34.100kos - 6,00 x 3,90 x 2,73m</td> </tr> <tr> <td>2 H/L's each 28.900kos - 6,50 x 3,61 x 3,37m / 1 H/L</td> <td>28.400kos - 3,10 x 2,33 x 2,83m</td> </tr> </table> <p>balance accessories / general cargo, max 25to. u/w all cargo delivered in seaworthy condition and all heavy lift's to be fitted with suitable lifting-lugs or similar appliances and lashing-eyes, also clearly indicated the centre of gravity. all general cargo to be packed in seaworthy condition and stackability as per cl. 24 (rider) confirmed as follows;</p>		1 H/L 80.300kos - 8,89 x 3,50 x 3,52m (lxbxh)		2 H/L's each 79.500kos - 8,84 x 3,50 x 3,52m / 3 H/L's each	42.800kos - 11,48 x 3,00 x 3,24m	1 H/L 58.400kos - 11,48 x 3,52 x 3,54m / 1 H/L	42.500kos - 8,60 x 2,77 x 2,55m	2 H/L's each 56.900kos - 11,48 x 3,44 x 3,24m / 6 H/L's each	37.800kos - 10,50 x 3,10 x 4,83m	1 H/L 51.350kos - 11,95 x 2,90 x 3,24m / 3 H/L's each	36.300kos - 8,46 x 3,77 x 3,27m	1 H/L 47.700kos - 11,95 x 2,90 x 3,24m / 1 H/L	34.100kos - 6,00 x 3,90 x 2,73m	2 H/L's each 28.900kos - 6,50 x 3,61 x 3,37m / 1 H/L	28.400kos - 3,10 x 2,33 x 2,83m
1 H/L 80.300kos - 8,89 x 3,50 x 3,52m (lxbxh)															
2 H/L's each 79.500kos - 8,84 x 3,50 x 3,52m / 3 H/L's each	42.800kos - 11,48 x 3,00 x 3,24m														
1 H/L 58.400kos - 11,48 x 3,52 x 3,54m / 1 H/L	42.500kos - 8,60 x 2,77 x 2,55m														
2 H/L's each 56.900kos - 11,48 x 3,44 x 3,24m / 6 H/L's each	37.800kos - 10,50 x 3,10 x 4,83m														
1 H/L 51.350kos - 11,95 x 2,90 x 3,24m / 3 H/L's each	36.300kos - 8,46 x 3,77 x 3,27m														
1 H/L 47.700kos - 11,95 x 2,90 x 3,24m / 1 H/L	34.100kos - 6,00 x 3,90 x 2,73m														
2 H/L's each 28.900kos - 6,50 x 3,61 x 3,37m / 1 H/L	28.400kos - 3,10 x 2,33 x 2,83m														
<p>10. Freight rate (also indicate whether prepayable or payable at destination) BASIS FREE IN, STOWED / LINER OUT HOOK USD.</p>	<p>11. Demurrage rate (if agreed) DETENTION USD. PD/PR</p>														
<p>12. Merchant's representatives at loading port (state full name and address, telegraphic address, telephone and telex)</p> <p>additional terms as per attached rider, clause 20-45, to be fully incorporated in the booking note</p>															
<p>13. Special terms, if agreed</p>															

Copyright, published by The Baltic and International Maritime Conference, Copenhagen

It is hereby agreed that this Contract shall be performed subject to the terms contained on Page 1 and 2 hereof which shall prevail over any previous arrangements and which shall in turn be superseded (except as to deadfreight and demurrage) by the terms of the Bill of Lading, the terms of which (in full or in extract) are found on the reverse side hereof.

<p>Signature (Carrier) <b>COLI Schiffahrt &amp; Transport GmbH &amp; Co.</b> <i>[Signature]</i></p>	<p>Signature (Merchant)</p>
---	-----------------------------


Printed and sold by Fr. G. Knudtzon A/S, 55 Tolbodgade, DK-1253 Copenhagen K, Telex +4533931184 by authority of The Baltic and International Maritime Conference, Copenhagen

80-0

Вторая страница линейной букинг-ноты (проформа «Onlinebooking»)

## Другие судовые грузовые документы

Штурманская расписка (Mate's Receipt) – документ, подтверждающий факт приема груза судном к перевозке. Он оформляется непосредственно по факту приема каждой коносаментной партии груза.



**ESF**  
EURO  
SHIPPING &  
FORWARDING

Отправитель:  
KRASNOKAMSK PAPER MILL - BRANCH OF FEDERAL STATE  
UNITARY ENTERPRISE "GOZNAK" RUSSIA, 617060, PERM  
TERRITORY, KRASNOKAMSK, SHKOLNAYA, APT. 13 BY ORDER  
"MK-SP LTD."  
Трумпольучатель:  
NATIONAL BANK OF CAMBODIA

BY ORDER PHILPRINT TECHNOLOGIES LTD.  
(SOUTHEAST ASIA HEADQUARTERS)  
PHNOM PENH, CAMBODIA

Направить по адресу:  
**FESCO-ESF**

Судно: **SUDEROOG GIBALTARY8051** Порт выгрузки: **HAMBURG**

Наименование груза: **2 x 40' DV CNTRS STC. SPECIAL PAPER WITH SECURITY ELEMENTS AGAINST COUNTERFEIT TYPE C-5**

ТАРЕ:	QTY:	BRUTTO:	GROSS:	SEAL:
HJCU 7547728	3770	45	19619	23389
SESU 6030185	3700	44	19165	22865
	7470	89	38784	46254

ЕВРО-ШИППИНГ И ФОРВАРДИНГ  
190976 САНКТ-ПЕТЕРБУРГ  
БОЛЬШАЯ ПУШКАТОВСКАЯ С-В.А. 10, СТО. 201  
ТЕ.Л. (812) 749 1040  
Ф.АКС. (812) 749 1044

Поручение № **008/8-278**  
на отгрузку экспортных грузов

Расписка администрации порта  
Порт: **САНКТ-ПЕТЕРБУРГ**  
Судно: **SUDEROOG GIBALTARY8051**  
Порт выгрузки: **HAMBURG**  
Порт назначения: **ST. PETERSBURG**

Порт погрузки: **ST. PETERSBURG**  
for transshipment to:

№ Т.И.С. 0110110103080002655 - 19619 КГ  
№ Т.И.С. 0110110103080002619 - 19165 КГ

Отметки таможни  
01 АИР 2008

Отметки Сервисного Центра  
01 АИР 2008

Отметки погран. службы  
01 АИР 2008


поручение на разгрузку  
ВК ПРОВО В.К.

Дата: 17.03.2008

*специально  
получен  
23.03.08 Т.И.С.*

### MATE'S RECEIPT 201

I, undersigned, Chief Mate of the m/v GEISE  
confirm herewith the receipt of the following cargo for delivery  
to port of discharge as undermentioned:

Shipper		Order No	613/011
JSC "ZARUBEZHSTROYTECHNOLOGY" 129010, RUSSIA, MOSCOW, KALANCHEVSKAYA STR. 22			
Consignee		<b>COPY</b>	
JSC "ZARUBEZHSTROYTECHNOLOGY", THE BRANCH IN THE GREAT SOCIALIST PEOPLE' S ARAB JAMAHIRIYA, TRIPOLI, AN-NUFLIN SHAT ASH-SHAHA			
Notify / address		JSC "ZARUBEZHSTROYTECHNOLOGY", THE BRANCH IN THE GREAT SOCIALIST PEOPLE' S ARAB JAMAHIRIYA, TRIPOLI, AN-NUFLIN SHAT ASH-SHAHA	
Shipowner	Flag	Number of Orig. Bs/L	
Vessel	GIBALTAR	3(THREE)	
Port of discharge	ST. PETERSBURG		
BENGHAZI			
RAILWAY LAYING CRANE UK-25/9-18 No.19007970 DISMANTLED, ON KEEL BLOCKS, SPARE PARTS AND BOGIES FOR THE CRANE, RAILWAY PLATFORM CARS USO AND BOGIES FOR THEM. 29 PCS			
LINER OUT ON HOOK			
FREIGHT PAYABLE AS PER C/ P			
Place and date of issue		ST. PETERSBURG 17 16.08.08	
Signature			

В штурманской расписке администрация судна имеет право сделать отметки о фактическом состоянии груза, его количестве, габаритно-весовых характеристиках и т.д., в том случае если они отличаются от заявленных в Поручении на отгрузку экспортного груза.


Необходимо помнить, что наличие оговорок в штурманской расписке является основанием для их переноса в коносамент. Коносамент с оговорками может быть грубым нарушением условий поставки товара.

В российских портах принята практика использования Поручения на отгрузку экспортного груза в качестве штурманской расписки. Администрация судна заполняет отдельный бокс, как правило, располагающийся в верхнем правом углу бланка, заверив надпись печатью судна и подписью уполномоченного лица. В том случае, если администрация судна не принимает русскоязычную форму, штурманская расписка может быть оформлена отдельным документом.

Манифест (Manifest) – документ, содержащий перечень коносаментов. Он содержит следующие данные: наименование судна, порт погрузки, номера коносаментов, наименование, массу, объем и количество груза по каждому коносаменту, наименование отправителя и получателей груза, маркировку груза.

**CARGO MANIFEST** *Гиренская*

Shipowner	Vessel <b>GEISE</b>	Port of loading <b>ST. PETERSBURG</b>	Sailing date	Page N <b>1</b>		
Agent	Captain	Port of discharge <b>BENGAZI</b>	Final destination	Date of issue <b>13 -16.08.08</b>		
B/L N	Order	Shipper	Kind of packages	Number	Gross	Measure
201	Ref N 613/011	(SH) JSC "ZARUBEZHSTROYTEKHOLOGY" 129010, RUSSIA, MOSCOW, KALANCHEVSKAYA STR. 22 (CO) JSC "ZARUBEZHSTROYTEKHOLOGY", THE BRANCH IN THE GREAT SOCIALIST PEOPLE' S ARAB JAMAHIRIYA, TRIPOLI, AN-NUFLIIN SHAT ASH-SHAHA (NF) JSC "ZARUBEZHSTROYTEKHOLOGY", THE BRANCH IN THE GREAT SOCIALIST PEOPLE' S ARAB JAMAHIRIYA, TRIPOLI, AN-NUFLIIN SHAT ASH-SHAHA	RAILWAY LAYING CRANE UK-25/9-18 No.19007970 DISMANTLED, ON KEEL BLOCKS, SPARE PARTS AND BOGIES FOR THE CRANE, RAILWAY PLATFORM CARS USE AND BOGIES FOR THEM. 29 PCS	29	246526	
202	Ref N 613/012	(SH) JSC "ZARUBEZHSTROYTEKHOLOGY" 129010, RUSSIA, MOSCOW, KALANCHEVSKAYA STR. 22 (CO) JSC "ZARUBEZHSTROYTEKHOLOGY", THE BRANCH IN THE GREAT SOCIALIST PEOPLE' S ARAB JAMAHIRIYA, TRIPOLI, AN-NUFLIIN SHAT ASH-SHAHA (NF) JSC "ZARUBEZHSTROYTEKHOLOGY", THE BRANCH IN THE GREAT SOCIALIST PEOPLE' S ARAB JAMAHIRIYA, TRIPOLI, AN-NUFLIIN SHAT ASH-SHAHA	EQUIPMENT, SPARE PARTS AND MATERIALS FOR DIFFERENT PURPOSES 23 X 40' CONTAINERS BRUTTO 404000 KGS  SEE ATTACHED LIST	23 40'	404000	
<b>Total:</b>				<b>29</b>	<b>650 526,00</b>	
				<b>23 40' container</b>		



Грузовой план (Cargoplan) – план размещения груза на судне, составленный с целью наиболее рационального использования грузовых помещений и придания судну необходимой остойчивости и дифферента.

Грузовой план представляет собой схематический разрез грузовых помещений судна, на котором обозначаются наименование и количество груза, порты назначения и номера коносаментов.



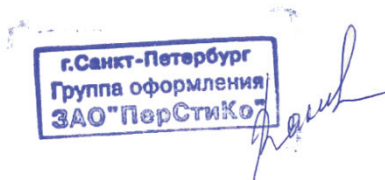


	Quantity	WEIGHT
TOTAL:	52	650,526

M/V: GEISE  
 Port of loading: St.Petersburg  
 To: BENGHAZI

DECK:  
 s/o613/011 10 pcs 111,000 m.t  
 s/o613/012 3\*40' con 32,000 m.t

HOLD 2				HOLD 1			
Equipment				Equipment			
S/O 613/012	12*40'	con	188,000 m.t	S/O 613/012	8*40'	con	184,000 m.t
S/O 613/011	10	pcs	64,000 m.t	S/O 613/011	9	pcs	71,526 m.t
TOTAL: 22 pcs 252,000 m.t				TOTAL: 17 pcs 255,526 m.t.			



### Грузовой план контейнерного судна

Для определения позиции каждого определенного контейнера на судне используется общепринятая система. Позиция контейнера на судне определяется тремя координатами:

- o Секция (bay)
- o Ряд (row)
- o Ярус (tier)

Bay – нумерация секций контейнеров производится от носа в корму. При этом нечетные номера секций используются для 20' контейнеров и четные 40' контейнеров. Две следующие друг за другом секции 20' контейнеров образуют одну 40' секцию.


Row – нумерация рядов контейнеров начинается от диаметральной плоскости ДП судна. Ряды левого борта нумеруются четными числами, а правого – нечетными. Ряд контейнеров находящихся прямо по ДП нумеруется 00.

Tiers – нумерация ярусов контейнеров в трюмах начинается с 02 снизу вверх (нумеруются ярусы четными числами). Контейнерам, устанавливаемым на палубе присваивается номер начинающийся с цифры 8, то есть первый ярус на палубе нумеруется как 82, второй 84 и так далее.

Люковая записка (Hatch list) – опись грузов, размещенных в каждом грузовом помещении судна. Ее составляют с целью облегчения поиска размещенных в грузовых помещениях грузов и правильной поконсоamentной их выгрузки в порту назначения. Люковая записка содержит следующие данные: номер трюма, наименование грузового помещения (трюм, твиндек), наименование грузов, размещенных в данном грузовом помещении, количество мест и номера консоamentов.

## Информация о грузе

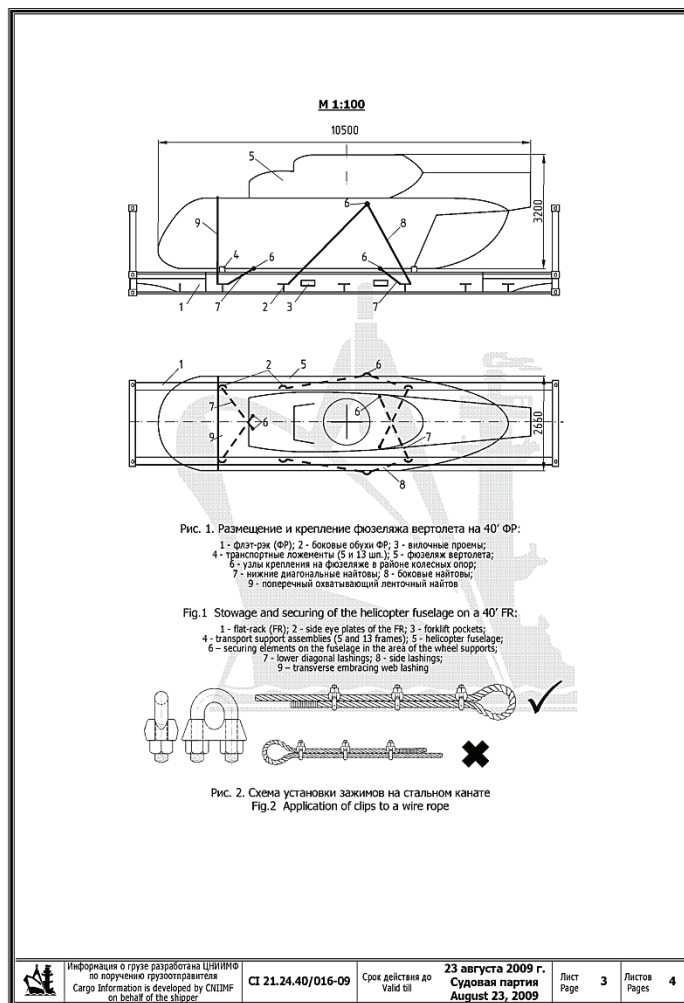
С целью обеспечения безопасности мореплавания организацией, уполномоченной Министерством транспорта Российской Федерации, для грузов на которые не распространяются стандартные правила укладки и крепления, разрабатывается «Информация о грузе». Функции уполномоченной организации в Морском порту Санкт-Петербург выполняет Центральный научно-исследовательский институт Морского флота (ЦНИИМФ).

Центральный научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт морского флота (ЦНИИМФ)		 Central Marine Research & Design Institute (CNIMF)	
191015, Санкт-Петербург, ул. Кавалергардская, 6. Телефон/факс: (812) 327-2638 6 Kavalergarskaya Str., St.-Petersburg, 191015, Russia. Phone/fax: +7 (812) 327-2638 www.cniimf.ru; e-mail: cargo@cniimf.ru			
SLS.18/Circ.24 Российская национальная признанная организация по безопасности морской транспортировки грузов SLS.15/Circ.103 Russian National Recognized Organization on Safe Carriage of Cargoes by Sea			
<b>ИНФОРМАЦИЯ О ГРУЗЕ / CARGO INFORMATION</b>			
Регистрационный номер Reference number		CI 21.24.40/016-09 от 10.08.2009 г. лист 1 / 4 листов pages	
Срок действия до Valid till		23 августа 2009 г. Судовая партия August 23, 2009. Shipment	
Наименование груза / Name of cargo			
<b>ФЮЗЕЛЯЖ ВЕРТОЛЕТА МИ-171 НА 40' ФЛЭТ-РЭКЕ</b>		<b>FUSELAGE OF A HELICOPTER MI-171 ON A 40 FLAT-RACK</b>	
Грузоотправитель / Shipper <b>ООО «Северные Ворота»                  по поручению грузоотправителя</b>		Грузополучатель / Consignee <b>В соответствии с поручением грузоотправителя                  To order</b>	
№ ГТЕ и его тип CTU type and No. <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;">                     1. OCLU 6311934 (40'FR)                 </div>		Порт отправления / Port of departure <b>Санкт-Петербург, Россия / Saint Petersburg, Russia</b>	
		Порт назначения / Port of destination <b>Никарагуа / Nicaragua</b>	
Количество груза (кг/тонн) / Gross mass of the cargo (kg/tonnes) <input checked="" type="checkbox"/> Генеральный груз		Количество мест Num. of units <b>1</b> шт. pcs. Общая масса Gross Mass <b>6.0</b> т t	
Общее описание груза (форма, габаритные размеры, масса, упаковка) / General description of the cargo (form, overall dimensions, mass, packaging)			
<b>Фюзеляж вертолета МИ-171 без хвостовой балки, редуктора и лопастей на 2-х транспортных ложементах установлен на 40-футовом флэт-рэке (ФР). Размеры фюзеляжа - 10,5×2,66×3,2 м. Масса - 6,0 т.</b>		<b>Fuselage of a helicopter MI-171 without tail boom, reducing gear box and blades on 2 transport support assemblies is stowed on a 40-foot flat-rack (FR). Dimensions of the fuselage are 10.5×2.66×3.2 m. Mass is 6.0 t.</b>	
ОТранспортные характеристики груза / Transport characteristics of the cargo <small>* Насколько применимо и известно / As applicable and known</small>			
Удельный погрузочный объем, м <sup>3</sup> /т Stowage factor, m <sup>3</sup> /t		<b>не устанавливается / not to be established</b>	
Допустимая высота штабелирования, ярусов Permissible stacking height, tiers		<b>1</b>	
Угол статической устойчивости груза: настил ФР - ложемент, град. Static stability angle of the cargo: FR plating - support, deg		<b>29</b>	
Коэффициенты трения пар: дерево - дерево Friction coefficients for the pair: wood - wood		<b>0.55</b>	
Коэффициент проницаемости груза (при затоплении грузового помещения) Cargo permeability factor (when flooding a cargo space)		<b>не указывается / not to be specified</b>	
Химические свойства** и другие потенциальные опасности Chemical properties** and other potential hazards <small>** Например: класс опасности, № ООН, аварийная карточка / For example: hazard class, UN No., emergency schedule</small>		<b>нет                  no</b>	
Требования к укладке и креплению груза на судне / Requirements for stowage and securing of the cargo <b>Должны быть приведены в судовом «Наставлении по креплению грузов», если нет, смотри на обороте                  Shall be specified in the ship's Cargo Securing Manual, if not provided, see overleaf</b>			
<b>ДЕКЛАРАЦИЯ / DECLARATION</b> Настоящим заявляю, что груз (товар) полностью и точно описан и что приведенные результаты измерений и инструкции соответствуют моим знаниям и убеждениям и могут быть признаны соответствующими грузу, подлежащему погрузке и условиям предстоящей перевозки I hereby declare, that the cargo (consignment) is fully and accurately described and that the given tests results and instructions correspond to the best of my knowledge and belief and can be considered adequate for the cargo to be loaded and conditions of the forthcoming voyage		Дополнительные документы / Additional documents <input checked="" type="checkbox"/> Сертификаты на средства крепления <b>Certificates on securing devices</b> <input checked="" type="checkbox"/> Свидетельство о безопасной укладке и креплении груза в ГТЕ <b>CTU Packing Certificate</b>	
Наименование и статус организации Name and status of the organization <b>ЦНИИМФ / CNIMF                  Санкт-Петербург / St. Petersburg</b>		Представитель ЦНИИМФ в порту CNIMF representative in the port of <b>Санкт-Петербург / Saint-Petersburg</b>	
Зам. директора * Deputy Director * Ю.М. Иванов Yr. M. Ivanov		Получено администрацией судна Received by the ship's administration _____ Должность / Ф.И.О // Post / Name _____ подпись / дата // Signature / Date _____	
М.п. stamp		М.п. stamp	
дата date		дата date	

**Размещение и крепление фюзеляжа на ФР выполняют следующим образом:  
Stowage and securing of the fuselage on the FR should be carried out as follows:**

1. На грузовой плоскости ФР размечают место установки фюзеляжа и транспортных ложементов по длине (рис. 1). Положение фюзеляжа уточняют в соответствии с расположением боковых обухов ФР. При выполнении грузовых операций персонал должен быть ознакомлен с «Технологической инструкцией по транспортировке вертолета морским транспортом» ОАО «Спарк», предоставляемой грузоотправителем.
  2. Перед началом погрузки на узлах крепления найтовов в нижней и на боковых частях шасси предварительно закрепляют такелажные скобы (4 скобы снизу фюзеляжа в 2-х кронштейнах крепления вилки передней опоры шасси и в 2-х передних кронштейнах главных опор шасси - крепления полуосей на шп. 10). В скобы продевают нижние диагональные найтовы и выпускают их наружу согласно схеме крепления.
  3. Перед началом погрузки рекомендуется временно закрепить (подвесить) ложементы на шасси, после чего его устанавливают на ФР.
  4. Разводят передние и задние диагональные найтовы под низом фюзеляжа, закрепляя их на боковых обухах ФР и выполняя необходимое натяжение с помощью талрепов. Схема установки зажимов на стальном канате приведена на рис. 2.
  5. Устанавливают боковые найтовы. Во избежание деформации и перетирания обшивки фюзеляжа, перед натяжением тросов обратить внимание, чтобы они не касались обшивки фюзеляжа и остекления грузовой кабины. Для этого между тросами и фюзеляжем закрепляют деревянные прокладки, оклеенные войлоком со стороны фюзеляжа.
  6. Перебрасывают охватывающую ленту через переднюю часть фюзеляжа в районе шп. 5, закрепляя ее концы на боковых обухах ФР с последующим обтягиванием. Вместо стяжной ленты допускается использовать трос диаметром 11,5 мм. В этом случае во избежание деформации обшивки фюзеляжа перед натяжением троса между ним и фюзеляжем устанавливают деревянные прокладки с войлоком (коврики) с шагом 100 мм, скрепив их между собой стальной лентой и гвоздями.
  7. При необходимости фюзеляж накрывают штатными чехлами.
  8. Соответствие размещения и крепления фюзеляжа вертолета на ФР перечисленным выше требованиям оформляют Свидетельством (Сертификатом) установленной формы (см. ниже).
- 1 The stowage position of the fuselage and transport support assemblies should be marked on the cargo plane of the FR along its length (Fig. 1). Position of the fuselage should be adjusted in accordance with the location of side eye plates of the FR. Prior to commencement of the cargo operations the personnel involved should be familiarized with "Technological instruction on transportation of a helicopter of the "MI" series by sea developed by JSCo. "Spark" and provided by the shipper.
  - 2 Prior to commencement of loading shackles should preliminary be secured on lower and side parts of the chassis (4 shackles from below the fuselage in two brackets of securing the fork of the front chassis support and in two front brackets of the main chassis supports – securing of the semi-axles on frame 10). Lower diagonal lashings should be passed through the shackles and let out according to the securing scheme.
  - 3 Prior to loading it recommended to temporarily secure (suspend) the support assemblies to the chassis and then stow it on the FR.
  - 4 The front and rear diagonal lashings should be pulled apart below the fuselage, securing them to the side eye plates of the FR and tightening them as necessary by means of turnbuckles. A scheme of application of clips to a wire rope is given in Fig. 2.
  - 5 Lateral lashings should be applied. Prior to tightening the lashings it is necessary to make sure that the lashings do not touch the fuselage skin and glazing of the cargo compartment to avoid deformation and damage thereof. Wooden dunnage glued with thick felt from the fuselage face should be secured between the wire ropes and fuselage skin.
  - 6 An embracing web lashing should be thrown over the front part of the fuselage in the area of frame 5, securing the ends to side eye plates of the FR with subsequent tightening. A wire rope of 11.5 mm diameter is allowed to be applied instead of the bracing web lashing. In this case to avoid deformation of the fuselage skin wooden dunnage pieces with thick felt (matting) should be placed between the wire rope and the fuselage at an interval of 100 mm, having secured them to each other by a steel band or nails prior to tightening the lashings.
  - 7 When necessary, the fuselage should be covered by standard jackets.
  - 8 Compliance of stowage and securing of the helicopter fuselage on the FR with the requirements above should be confirmed by Certificate issued as appropriate (see below).





### Порядок сдачи-приёма груза между судами и портами <sup>33</sup>

Сдача грузов судами порту и прием их на суда от порта производятся на борту (в трюме) судна в течение круглых суток при обязательном участии представителей порта и судна с обязательным счетом мест, с наружным осмотром состояния тары, маркировки. При этом проверяют соответствие тары существующим стандартам и техническим условиям, наличие на местах контрольных лент, пломб и т. п.

Тарно-штучные грузы, прибывшие в порт на морских судах, должны быть размещены в трюмах с надлежащей сепарацией по отдельным коносаментным партиям, грузовые места должны иметь четкую маркировку и тару, обеспечивающую сохранность содержащихся в ней товаров при морской перевозке, перевалке и хранении.

Судно и порт обязаны выдавать и принимать грузы в полном соответствии с грузовым планом по коносаментам и партиям. Выгрузку (погрузку) следующей партии груза не разрешается начинать до тех пор, пока полностью не выгружена (погружена) предыдущая. Засортированный груз выгружают с рассортировкой по маркам, а факт засортировки оформляют актом с участием судна и порта.

При приеме или сдаче с судна груз перевешивают у борта судна или на складах, расположенных непосредственно на причале, у которого обрабатывают судно.

Нарушенные (дефектные) грузовые места принимают от судна в следующем порядке:

Тарно-штучные грузы с признаками нарушения тары или упаковки грузовых мест, а также повреждения контрольных лент, срыва пломб и др. принимают со вскрытием мест и проверкой (пересчетом) их содержимого против упаковочных ярлыков (листов), спецификаций и др. либо с взвешиванием в складе порта, если содержимое в нарушенном грузовом месте уложено насыпью и счету не поддается. При вскрытии и проверке (взвешивании) нарушенных грузовых мест участвуют представители судна и порта. Результаты проверки (взвешивания) вносят в тальманские расписки с последующим составлением актов общей формы.

Тарно-штучные грузы в исправной таре, без следов доступа к содержимому, но с признаками плесневелости, звона стекла, подтеков, повреждений, видимых через обрешетку (шифер, стекло, фаянсовые изделия и др.), при приеме от судна не вскрывают. Количество и номера этих мест указывают в тальманских расписках и актах общей формы. Указанные места проверяют (вскрывают) один раз – при выдаче получателю или передаче другому виду транспорта – совместно с участием представителей порта, получателя (другого вида транспорта), а при необходимости и эксперта Торгово-промышленной палаты. По результатам проверки составляют коммерческий акт, в котором описывают обнаруженные дефекты тары и внутренней упаковки груза и перечисляют недостающие или испорченные предметы и причины, послужившие возникновению несохранности;

Мешковые грузы со следами нарушения тары взвешивают в складах порта в присутствии представителя судна и тальмана порта. Результаты взвешивания заносят в тальманские расписки и составляют акт общей формы.

Прием и сдача поврежденных грузов должны производиться с полным описанием повреждения. Однако в тех случаях, когда такое описание не может быть произведено тальманами из-за необходимости специальных познаний в определенной области (изделия радиотехнической промышленности, заводское и энергетическое оборудование, станки, сложные машины и оборудование), в тальманских расписках и актах общей формы делают запись о наличии признаков повреждения груза с указанием, что точное описание повреждения будет произведено специалистами.

<sup>33</sup> Э.М.Шматов. Тальман морского порта. Москва, «Транспорт», 1980

Контейнеры принимают и сдают по количеству и номерам, с наружным осмотром и проверкой целостности пломбы. Оценка степени повреждения контейнера производится по критериям, определяющим пригодность контейнера к безопасной эксплуатации, рекомендованным Российским морским регистром судоходства.

Повреждения контейнеров, отсутствие или повреждение пломбы, а также разночтения в её номере против указанного в грузовых документах, обнаруженные в момент приема от судна оформляют актом общей формы.

Грузы в пакетах сдают и принимают по количеству пакетов, без пересчета мест внутри их. Если пакет не увязан или увязка нарушена при перевозке, груз принимают и сдают с пересчетом количества мест в пакете как тарно-штучный.

### **Порядок сдачи-приема груза между портами и железной дорогой**

Взаимоотношения порта с железной дорогой определяются Уставом железных дорог, Правилами перевозок грузов, Техническими условиями погрузки и крепления грузов, Правилами перевозок экспортных и импортных грузов и Правилами перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении.

Кроме того, для правильного осуществления своих транспортных функций морские порты и смежные с ними железные дороги заключают узловое соглашение, в котором применительно к местным условиям представляются взаимные обязанности по приему и передаче грузов, идущих с железной дороги на море и обратно.

Узловые соглашения в дополнение к Правилам перевозки грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении и Правилам перевозок экспортных и импортных грузов определяют не только права и обязанности порта и станции по передаче друг другу грузов, но устанавливают и регулируют производственные отношения.

В узловых соглашениях устанавливают фронты подачи вагонов под погрузку и выгрузку, время и норму их подачи по периодам, родам грузов, а также сроки обработки вагонов на отдельных причалах, складах и грузовых районах. В этих соглашениях обуславливают все детали и особенности обработки скоропортящихся, огнеопасных и других грузов, взаимные обязанности и ответственность сторон.

В морских портах грузы принимают к перевозке приемосдатчики припортовых станций, на которых возложено выполнение коммерческих операций по приему, взвешиванию, погрузке-выгрузке и выдаче грузов, перевезенных по дорогам.

Основные обязанности приемосдатчика:

- Обеспечение приема грузов к отправлению, осмотр вагонов в коммерческом отношении перед загрузкой и после разгрузки, тщательная проверка их очистки, контроль обеспечения сохранности вагонов при загрузке-разгрузке, взвешивание грузов (когда определение массы является обязанностью дороги), правильное и полное заполнение документов (памяток, вагонных листов, ведомостей);
- Проверка массы, числа, мест и состояния груза;
- Лучшее использование грузоподъемности и вместимости вагонов.

Приемосдатчик обязан знать Устав железных дорог, Правила перевозок грузов (в части, касающейся обязанностей приемосдатчика), Технические условия погрузки и крепления грузов; Правила составления коммерческих актов и актов общей формы, а также приказы, распоряжения, относящиеся к кругу его обязанностей.

Импортные грузы предъявляют к перевозке в таре (упаковке), в которой они прибыли в морской порт, если она обеспечивает сохранность груза при перевозке по железным дорогам.

Тарно-штучные грузы порт отгружает по массе – стандартной, указанной на каждом грузовом месте. Без проверки массы выдает получателю в пункте назначения жидкие грузы (спирт, растительное масло и др.), предъявляемые для перевозки наливом в цистернах. Насыпные и навалочные грузы взвешивает припортовая станция на вагонных весах в присутствии представителя порта.

Если при наружном осмотре тары будут замечены такие недостатки, которые вызывают опасения о том, что груз может быть утрачен, испорчен или поврежден по этой причине, то приемосдатчик железной дороги имеет право требовать от порта привести тару в соответствие с требованием Устава железных дорог.

Железная дорога обязана подавать под погрузку вагоны и контейнеры, исправные и годные для перевозки груза. Технический осмотр вагонов выполняют работники службы вагонного хозяйства.

Приемосдатчик определяет исправность вагона в коммерческом отношении, которая характеризуется:

- Качеством очистки от ранее перевозимого груза;
- Отсутствием постороннего запаха, который может испортить груз;
- Отсутствием щелей и отверстий, через которые может произойти утечка груза или проникнуть влага или искры от локомотива;
- Отсутствием внутри вагона в стенах или полу торчащих гвоздей или винтов, которые могут повредить груз; отсутствием в кузове вагона заделок с наружной стороны и др.

Порт обеспечивает выполнение технических условий погрузки и крепления грузов, а дорога – контроль за правильностью загрузки вагонов.

Ответственность за сохранность груза до момента фактической передачи лежит на сдающей стороне, а после фактической передачи – на принимающей стороне. Снятие пломб с груженых вагонов, подаваемых в порты под разгрузку и пломбирование, загружаемых в портах грузами, перевозимыми в прямом смешанном сообщении производится железной дорогой.

Крытые, изотермические вагоны, цистерны и контейнеры после загрузки должны быть опломбированы пломбами дороги.

Исправная пломба (при исправности вагона) свидетельствует о том, что в запломбированный вагон доступа не было и что груз в нем доставлен в том количестве, в каком он был на станции, навесившей пломбу.

### **Тальманский счет и контроль за качеством при перегрузке**

Первичными документами, подтверждающими прием портом и сдачу судном импортных грузов, являются тальманские книжки (рапорты) приемосдатчиков.

Каждое принимаемое и сдаваемое грузовое место должно быть записано ими в тальманские книжки. При сохранности груза и четком учете их записи в тальманских книжках должны быть одинаковые. Исправления оговаривают (цифровые – записаны прописью) и подписывает лицо, сделавшее их.

В тальманские книжки записывают данные о неисправностях груза, тары (порче, подмочке, поломке, признаках подтеков и т. п.), если они имеются. Эти данные в тальманских книжках принимающей и сдающей сторон также должны быть одинаковые. При расхождении в счете

количества грузовых мест или каких-либо спорах или недоразумениях судовой тальман обязан немедленно поставить об этом в известность второго помощника, а при его отсутствии – вахтенного помощника для принятия необходимых мер по урегулированию спорных вопросов.

В течение смены приемосдатчики порта и тальманы судна должны сверять свои записи в тальманских книжках и обмениваться расписками, подтверждающими правильность сверяемых данных. Сверку записей по окончании выгрузки коносаментной партии и по окончании смены производят в обязательном порядке.

От качества и точности тальманского учета, который ведут сдающая и принимающая стороны в тальманских книжках – основных доказательных документах, зависят результаты сдачи или приема грузов судном.

Не допускается к перевозке экспортных грузов следующая тара:

- Бывшая в употреблении;
- Выполненная с отступлением от ГОСТов и технических условий;
- Получившая повреждение в процессе предварительного хранения и доставки до порта отправления; не имеющая надлежащего товарного вида (загрязненная, с неудовлетворительной сборкой и отделкой с заплатами) ;
- С маркировкой, не удовлетворяющей требованиям ГОСТа, при отсутствии пломб, когда они требуются условиями соглашений, или с пломбами, не удовлетворяющими требованиям по пломбированию экспортных грузов.



В настоящее время не существует единой для всех стивидорных компаний методики составления первичного тальманского документа и его формы. Помимо традиционных тальманских книжек, используются современные электронные аналоги. Подробнее пример использования АСУ рассмотрен ниже (см. «Порядок производства операций на Контейнерном терминале»)



## Документальное оформление груза при сдаче

Каждому виду перевозок соответствует определенный порядок оформления грузов и оборота документов. Поэтому различают документальный учет каботажных, импортных и экспортных грузов. Порядок учета устанавливается стивидорными компаниями с учетом требований, предъявляемых морской администрацией, таможенной службой и иными государственными органами.

Основными правилами оформления транспортных документов предусматривается ряд непрерывных условий. Прежде всего, документы установленной формы надо отчетливо заполнять таким образом, чтобы исключить возможность последующего изменения первичной информации. Подчистки и поправки в документах не допускаются, а исправления и дополнения должны быть оговорены отправителем или агентом порта. Все сведения о грузах и операциях приема, сдачи и перемещения должны быть вписаны в соответствующие графы документа. Наименования и адреса грузоотправителя и грузополучателя необходимо указывать полностью. Не допускаются также сокращения наименования грузов, их состояния, вида упаковки и т.п. Широкое распространение получила практика оформления электронных документов через АСУ стивидорных компаний.

В основе документооборота до настоящего времени лежит Тарифное руководство 4-М Министерства Морского Флота СССР. Приведем схемы документооборота при работе с экспортными и импортными грузами в морских портах.

Схема документооборота для экспортных грузов, прибывающих в порт и отгружаемые из него:



К технической и прочей сопроводительной документации относятся: внешнеторговые контракты, коммерческие инвойсы, спецификации и упаковочные листы, фитосанитарные сертификаты на продукцию и тару, таможенные декларации и прочие документы.

Прием импортных грузов с судов, прибывающих в российские порты, оформляют генеральными актами, в которых указывают общее количество мест и массу груза, сданную судном в порту. Генеральные акты подписывают представители таможни, порта и судна. Генеральные акты составляют в нескольких экземплярах (ранее это было – шесть экземпляров для советских, и

семь для иностранных; два экземпляра в обоих случаях вручались представителю грузовладельца в данном порту не позднее 72 часов после окончания разгрузки судна).

В случае обнаружения каких-либо дефектов при приеме импортных грузов – недостачи или излишка количества мест, несоответствия массы, повреждений груза или тары, расхождений между документами и т.п. – представители порта, таможни и капитан судна составляют акты-извещения. На основании этих актов объединения могут предъявлять претензии к перевозчикам либо поставщикам.

Основным документом при железнодорожных перевозках является накладная – типовая форма договора перевозки. Ее составляет и подписывает грузоотправитель. Накладную составляют на каждый вид отправки груза (малотонную, вагонную, групповую, маршрутную) и на имя определенного получателя. Она сопровождает груз на всем пути его следования и на станции назначения выдается грузополучателю вместе с грузом.

Порт передает грузы на железнодорожный транспорт и обратно по передаточным ведомостям установленной формы.

В случае обнаружения при передаче груза недостачи массы или грузовых мест, порчи или повреждения груза сдающей стороной, с участием принимающей стороны, составляется Коммерческий акт или Акт общей формы.

Схема документооборота на импортные грузы, прибывающие в порт и отгружаемые из него:



ОАО "Морской порт СПб" ЗАО "Нева-Металл" г. Санкт-Петербург		КЭ-3.3	
Owner		ГЕНЕРАЛЬНЫЙ АКТ GENERAL STATEMENT	
Flag			
Vessel ALANA	Приход 10/024 от 14.02.2010		
Port of discharge Санкт Петербург	Discharging commenced Выгрузка началась	14.02.2010	& completed и закончилась
Shipped Следовало	Description of goods Наименование груза	17.02.2010	
		Number of pack Количество мест по к/с	
according to cargo documents согласно грузовым документам	Генеральные грузы		213 контейнер(ов)
Discharged & accepted Выгружено и принято	Генеральные грузы		213 контейнер(ов)
<p>During the discharging and receiving of the above goods the Statement-notices were drawn up for Shortages and/or surplus, divergences and/or damages under Nos АИ-10/024</p> <p>В процессе выгрузки и приемки вышеуказанного груза составлены акты-извещения на недостачи или излишки, расхождения или повреждения за №№ АИ-10/024</p>			
Total Statements-notices are attached to the present Statement . Всего составлено актов-извещений, являющихся приложением к настоящему акту		один	
Груз выгружен полностью Вариант выгрузки: борт судна - склад			
Signed by Подписи		Representative of the port Представитель ПЗТК ЗАО "Нева-Металл"	<i>Neva Metall Limited</i> Закрытое акционерное общество
Place & date of issue Место и дата составления	Санкт-Петербург 17.02.2010	Number of copies Число экземпляров 6	Нева Металл
Master of the ship Капитан судна (агент)		Representative of the custom Представитель таможни (Без присутствия)	





**Maritime Agency  
Delta Shipping LTD**

6, Gagarinskaya street,  
St.-Petersburg, 198035 Russia  
Tel: +7 (812) 333 47 00  
Fax: +7 (812) 333 47 09  
E-mail: nevmet@deltashipping.ru

получатель	ООО "Морское Агентство "Дельта Шиппинг"
грузовладелец	PROCTER&GAMBLE- NOVOMOSKOVSKKOMOSMOLSKOE SHOSSE 64, 301650NOVOMOSKOVSKTULA, REGINO, RUSSIA INN71006354OKPO 00204300: CODE 5350RUSSIA

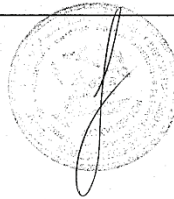
**РАЗНАРЯДКА № 744/10NM (на выдачу груза)**

название Т/Х	номер прихода	дата прихода	коносамент
ALANA 524	10024	13.02.2010	DSLRF 01-1000917
порт отправления		порт выгрузки	
Роттердам		ПЗТК NEVA METAL	

Контейнерная спецификация прилагается на 1 стр.

особые указания	оплата	
	оплата ГРП	K-01/09-01 от 30.12.2008
	оплата хранения	24 от 19.03.2008
	растаможка по договору	
принимый акт на порожний контейнер оформить в адрес		
отметки таможи	отметки пограничной инспекции	
отметки карантинного пограничного контроля	отметки сервисного центра	

11.02.2010  
Составил(а) Бреверн Н



Заказчик: ООО "Морское агентство "Дельта Шиппинг"

**Спецификация к разнарядке № 744/10NM**

Наименование груза	Маркировка	Число мест	Род упаковки кол-во мест	масса (кг) брутто	Пломба
паста фейри	DLKU9960623	1x20CW		21020,00	0096844, 0096845, 0096846
паста фейри	EXFU1792319	1x20TC		21020,00	0096708, 0096709, 0096710
паста фейри	EXFU8755929	1x20CW		21020,00	0102963, 0102964, 0102965
паста фейри	EXFU8756078	1x20CW		21020,00	0102956, 0102957, 0102958
паста фейри	EXFU8756144	1x20CW		21020,00	0096781, 0096782, 0096783
паста фейри	EXFU8756170	1x20CW		21020,00	0096787, 0096788, 0096789
паста фейри	EXFU8756210	1x20CW		21020,00	0096824, 0096825, 0096826
паста фейри	EXFU8756226	1x20CW		21020,00	0102953, 0102954, 0102955
паста фейри	EXFU8756231	1x20CW		21020,00	0096777, 0096778, 0096779
паста фейри	EXFU8756247	1x20CW		21020,00	0102966, 0102967, 0102968
паста фейри	EXFU8756273	1x20CW		21020,00	0096807, 0096808, 0096809
паста фейри	HOYU2511084	1x20TC		21020,00	0104041, 0104042, 0104043
паста фейри	TCVU2417861	1x20TC		21020,00	0104024, 0104025, 0104026
паста фейри	TCVU2510830	1x20TC		21020,00	0104027, 0104028, 0104029
паста фейри	WABU2613395	1x20CW		21020,00	0096828, 0096829, 0096830

11.02.2010  
Составил(а) Бреверн Н

Заказчик: ООО "Морское агентство "Дельта Шиппинг"



## Сохранность грузов при перегрузке в порту <sup>34</sup>

### Меры по предупреждению производственного брака

Порт несет полную материальную ответственность за целостность каждой партии груза, каждого грузового места. Несохранность груза является браком в работе порта, за который он обязан возместить все убытки грузополучателям по фактической стоимости груза.

При определении брака, возникшего при перегрузке и хранении грузов в порту, исходят из следующих признаков. К порче и повреждениям относят случай потери грузом своей ценности (полностью или частично) в связи с понижением его качества.

Недостачей является уменьшение числа мест и массы грузов против количества и массы, указанных в грузовых документах. Пересортицей считают смещение разных коносоментных партий грузов или сортов товаров в трюмах судов или на складах портов.

Засылка – это отправка портом или доставка судном груза не по назначению.

### Повреждения и порча грузов при производстве грузовых работ

Повреждения и порча грузов при производстве грузовых работ происходят в результате неосторожного обращения с грузом, применения несоответствующих свойствам груза грузозахватных приспособлений и нарушения правил технической эксплуатации перегрузочных машин.

Неправильный выбор грузозахватных приспособлений может нарушить упаковку груза. Например, применение грузовых сеток или стропов вместо поддонов при подъеме грузов в картонной и фанерной таре; использование стальных стропов вместо растительных при перегрузке грузов в мешках и кипах.

Неправильная строповка груза может привести к его повреждению или падению, например неплотный охват стальными стропами длинномеров – рельсов, труб; недостаточное число стропов при подъеме тяжеловесов, отсутствие прокладок, предупреждающих разрушение тары под действием собственной тяжести на стропе.

Неправильная укладка груза на грузозахватные приспособления (строп, поддон, грузовая сетка) может привести к тому, что отдельные места (мешок, ящик, кипа) могут вывалиться и упасть в воду. Для предохранения грузов от падения в воду между судном и причалом натягивают забортные сетки.

Неправильная укладка грузов в штабель может привести к повреждению тары и груза. Так, например, укладка деревянных бочек вызывает чрезмерное местное давление на клепки, их поломку или деформацию, что приводит к утечке содержимого.

Превышение допустимой высоты штабелирования груза приводит к тому, что нижние ряды не выдерживают создаваемого давления и груз повреждается. В зависимости от прочности тары устанавливается предельно допустимая высота укладки груза.

Отсутствие или недостаточность подкладочного материала (подтоварника) при хранении груза на складе неизбежно ведет к порче (отсыреванию, ржавлению) груза. Острые углы прокладок, гвозди могут порвать мешки, повредить рулоны бумаги. Подкладки, загрязненные красителями, землей или пылящими грузами, нельзя применять для сепарации грузов, так как

<sup>34</sup> Э.М.Шматов. Тальман морского порта. Москва, «Транспорт», 1980

они загрязнят и испортят их. Масляные пятна на подкладочном и сепарационном материале могут явиться причиной самовозгорания волокнистых веществ.

Причинами порчи грузов могут стать запахи, пыль и вредные испарения. Сильный запах может испортить пищевые продукты и различные промышленные потребительские товары. К грузам, выделяющим запахи, относятся кофе, смолы, нефтепродукты, перец, шкуры, рыба соленая.

Перегрузочные операции во время дождя и снега допускаются только с теми грузами, которые не боятся подмочки.

#### Недостача грузовых мест

Недостача грузовых мест. Наиболее распространенными причинами недостачи целых грузовых мест являются просчеты при погрузке их на судно или выгрузке, а также ошибки в грузовых документах. Кроме того, существуют такие причины, как недогруз в порту отправления без отметки об этом в грузовых документах, падение грузовых мест в воду во время перегрузочных операций. Реже недостача возникает вследствие хищения целых грузовых мест. Количество грузовых мест может уменьшаться за счет полного разрушения тары в результате раздавливания или других причин.

Основной мерой недопущения недостачи грузовых мест являются тщательный счет грузов и контроль. Для этого необходимо иметь квалифицированные кадры тальманов и создавать нормальные условия для их работы: рабочее место должно быть хорошо освещено, погрузку и выгрузку производить стандартными подъемами (в каждом подъеме одинаковое количество мест), а укладку грузов на складах – ровными штабелями.

Чтобы не допустить просчетов и обеспечить возможность документальной проверки в случаях расхождения в количестве грузовых мест, тальманы порта и тальманы после проверки количества мест в каждом подъеме взаимно подтверждают своими подписями в тальманских книжках количество принятых и сданных мест. В спорных случаях количество мест в данном подъеме или во всей партии груза должно быть вторично пересчитано. Расходы по перекладке груза относятся на счет стороны, допустившей ошибку.

#### Недостача массы груза

Недостача массы груза. Она может произойти по различным причинам (естественная убыль, неправильное или неточное взвешивание, хищение и т. д.).

Естественной убылью груза называется уменьшение его массы под воздействием естественных причин в условиях нормального технологического процесса и перевозки груза. Различают пять видов естественной убыли: распыление, раструска, утечка, улетучивание и усушка.

Распыление и раструска представляют собой аналогичные друг другу явления, свойственные главным образом перегрузочному процессу, зависящие от свойств самого груза и его тары. Распылению и раструске подвержены все навалочные и порошкообразные грузы в неплотной таре. Тарные грузы распыляются во время перегрузочных операций при сотрясении и толчках, когда порошкообразные продукты проникают через материал тары наружу. Наибольшему распылению подвергаются порошкообразные грузы, упакованные в джутовые и льноке-нафные мешки. Значительно меньше распыляется груз, упакованный в бумажные мешки и бочки. Полиэтиленовые вкладыши надежно защищают груз от распыления.

Утечкой называется потеря части жидкого груза (перевозимого наливом или в таре) из-за просачивания его через щели и неплотности в таре или соединениях трубопроводов. Предотвратить утечку можно только путем герметизации тары и трубопроводов.

Улетучиванию подвержены вещества как жидкие (нефтепродукты, спирты, эфиры, смолы), так и твердые (нафталин, корица, ваниль). Улетучивание – процесс необратимый, поэтому грузы с таким свойством следует перевозить только в герметичной таре.

Усушкой называется полное или частичное испарение содержащейся в грузе влаги и ей подвержены зерно, волокнистые грузы, ряд пищевых и химических грузов.

Естественную убыль можно уменьшить и в некоторых случаях даже ликвидировать следующими путями:

- Упаковкой груза в тару, соответствующую его физико-химическим свойствам;
- Применением соответствующих роду груза перегрузочных механизмов и грузозахватных приспособлений;
- Соблюдением правил хранения, перегрузки и перевозки груза.

Однако полностью предотвратить естественную убыль ряда грузов либо не удастся, либо делать это нерационально (затраты средств на эти цели превышают стоимость потерь). В таких случаях устанавливают нормы естественной убыли грузов, которые выводят на основании средних величин потерь грузов при нормальных условиях транспортного процесса или процесса хранения и перегрузки груза.

#### Засылка грузов

Засылкой грузов называют доставку груза не по назначению или разъединение документов и грузов. Причинами засылки грузов могут быть неправильное или неточное заполнение грузовых документов отправителем груза при недостаточном контроле за правильностью составления документа со стороны работников порта, погрузка портом другого груза или выгрузка судном груза в другом порту. Для предотвращения засылок грузов и разъединения документов работники складов и транспортно-экспедиционных компаний должны тщательно контролировать складирование грузов, подготовку и разметку их перед отправкой по направлениям и пунктам назначения, правильность отгрузки грузов по адресатам согласно документам, оформление транспортных документов и наличие четкой отправительской и транспортной маркировок на грузовых местах, а также правильность выгрузки грузов в каждом порту. Очень важно также правильное перенесение в складские бирки реквизитов груза, взятых из документов, и навешивание этих бирок на штабеля с грузом.

#### Пересортица

При перевозке или складировании грузов разных наименований или одного и того же наименования, но разных сортов (в одинаковой по внешнему виду таре) может произойти смешение грузов. Причиной такого смешения (пересортицы) является отсутствие сепарации одной партии груза от другой в трюмах судов или на складах портов, неясная маркировка грузовых мест, неправильная погрузка или выгрузка со смешением коносаментных партий.

#### **Расследование случаев производственного брака**

По каждому случаю производственного брака (несвоевременной и несохранной доставки грузов) администрация судна и порта производит расследование. В необходимых случаях, когда брак по характеру и размерам ущерба явился следствием преступных действий (хищение, преступная халатность и т. п.), администрация направляет материалы следственным органам для привлечения виновных к уголовной ответственности.

Ведомственное расследование случаев брака в портах ведется под руководством и контролем коммерческих отделов и имеет целью:

- Вскрыть причины брака;
- Наметить осуществление организационных и технических мер для улучшения качества перевозки и обработки грузов;
- Выявить виновников несохранности грузов для принятия к ним соответствующих мер.

Быстрое расследование дает возможность своевременно принять меры к сохранению груза, к уменьшению его потерь и связанных с этим убытков.

При исследовании причин каждого случая несохранности груза необходимо выяснить:

- Не является ли несохранность груза результатом нарушения правил приема, хранения, взвешивания, перевозки или технологии обработки данного груза и в чем именно заключаются эти нарушения;
- Не является ли несохранность следствием неполноты или нечеткости условий продажного контракта, недоброкачества тары, маркировки, внутренней упаковки и укладки груза, а также нечетких или неправильных указаний грузовладельца или других организаций;
- Не возникла ли несохранность по причинам, зависящим от смежных видов транспорта, и в чем заключаются эти причины;
- Не произошел ли данный случай брака в результате каких-либо неточностей или неясностей действующих правил и инструкций;
- Не является ли недостача груза следствием хищения;
- Не произошла ли недостача груза в результате неправильного оформления транспортных или других сопровождающих груз документов (сертификатов и т. п.);
- Не явилась ли недостача груза результатом неисправности весовых приборов, неправильного указания в документах числа мест и массы груза, несоответствия данных транспортных документов записям в книгах приема и отправления грузов, а также в первичных документах (тальманских книжках, листах отвесов и т. п.).

При расследовании осматривают груз, обследуют место происшествия (склад, судно, причал, вагон, автомашину), проверяют документы и опрашивают материально-ответственных и других причастных к данному случаю лиц, от которых должны быть получены подробные письменные объяснения. Виновные в несохранности груза несут дисциплинарную и материальную ответственность.



## Охрана труда в морских портах <sup>35</sup>

### Общие положения

К работе тальманом допускаются лица не моложе 18 лет, прошедшие предварительный медосмотр в случаях и порядке, предусмотренных действующим законодательством РФ и не имеющие противопоказаний к выполнению работ по вышеуказанной профессии.

До допуска к самостоятельной работе **тальман должен пройти**: вводный и первичный инструктаж на рабочем месте, знать настоящую инструкцию, **правила охраны труда в морских портах**, правил пожарной безопасности

В процессе работы **тальман обязан**:

**Выполнять требования** настоящей инструкции, **правил охраны труда в морских портах**, правил пожарной безопасности, производственной санитарии, соблюдать личную гигиену.

### **Тальман должен знать:**

Основы организации и **правила охраны труда** при погрузо-разгрузочных работах, порядок производства операций.

Во время работы **тальманам запрещается**:

Покидать определённое производителем работ рабочее место без его ведома, исключая случаи, когда дальнейшее нахождение на нём становится небезопасным;

При погрузке (выгрузке) контейнеров запрещается:

Находиться ближе 5 метров от находящегося на весу контейнера, а также находиться в момент установки (снятия) контейнера на железнодорожную платформу, кузов (прицеп) автомобиля, между застропленным и рядом стоящим контейнером;

Находиться в контейнере во время движения и маневрирования в нём погрузчика;

Находиться при перегрузке крупнотоннажных контейнеров в местах их складирования и на трассах движения автоконтейнеровозов и других машин.

В процессе открывания дверей грузевого контейнера находиться с внешней стороны дверей, во избежание получения травмы от возможного падения груза.

Требования охраны труда в аварийных ситуациях.

В случае обнаружения на рабочих местах нарушений технологии производства работ, требований охраны труда, возникновения ситуаций, которые могут повлиять на безопасность и здоровье работающих, тальман обязан приостановить работы и сообщить об этом производителю работ, немедленно покинуть опасную зону и не допускать туда людей.

В случае возникновения загорания немедленно оповестить своего руководителя, принять меры к тушению пожара.

### **Тальман обязан:**

Получить от производителя работ предсменный инструктаж:

- наименование, характеристики и свойства перерабатываемых грузов;
- о технологическом варианте предстоящих работ;
- о необходимых мерах личной безопасности;
- о расположении рабочего места и правилах его выбора в процессе рабочей смены.

## Перегрузочные работы на судах

Переход с берега на судно и обратно, спуск в грузовые трюмы и подъемы из них, переходы по судну разрешаются только по штатным судовым трапам и сходням. Доступ к неисправным трапам и проходам должен быть закрыт, и на этом месте вывешивают надпись о закрытии прохода.

При установке трапа с судна на берег под ним должна быть натянута предохранительная сетка, исключающая возможность падения людей в воду. В зимнее время трапы, мостики и сходни должны быть очищены от снега и льда и посыпаны песком.

Проходить по судну нужно со стороны борта, свободного от грузовых операций.

<sup>35</sup>

Э.М.Шматов. Тальман морского порта. Москва, «Транспорт», 1980

Спуск в трюм рабочих и других работников порта может быть разрешен только после того, как администрация судна подтвердит отсутствие в трюме токсичных и вредных газов и других факторов, представляющих опасность для жизни и здоровья людей.

Крышки лаза, люка должны быть закреплены стропами. Портовые рабочие должны спускаться в трюм и подниматься из него по одному.

Запрещается спускаться в трюм и подниматься из него с какими-либо предметами, инструментом в руках, а также при одновременном подъеме или спуске грузов или грузозахватных приспособлений. Подниматься из трюма или спускаться в него можно только с разрешения сигнальщика. Запрещается спускаться в неосвещенный трюм.

Современные сухогрузные суда имеют механическое или съёмное закрытие люков, однако, в том случае если люки имеют съёмные приспособления для их закрытия (бимсы и лючины), ходить по лючинам закрытого трюма или по трюму, укрытому брезентом, кроме случаев при выполнении работ по открытию (закрытию) трюма, запрещается. Производство перегрузочных работ при частично снятых и незакрепленных бимсах или лючинах не допускается.

При выполнении судовых операций имеется опасность падения людей в открытые люки. Меры предосторожности в этом случае сводятся главным образом к установке ограждений вокруг люков, горловин лазов, если они не имеют комингсов или высота комингсов менее 75 см.

При судовых погрузочно-разгрузочных работах на каждый люк трюма для подачи сигналов должен быть выделен сигнальщик, основной обязанностью которого – обеспечить безопасность окружающих.

Спускать груз в трюм и поднимать его из трюма разрешается только по команде сигнальщика.

Если в трюме находятся люди, запрещается подавать в него груз без предупредительного окрика «Берегись».

При работе судовых грузоподъемных механизмов и береговых кранов запрещается находиться под грузовой стрелой, на палубе на линии движения груза, в просвете люка при спуске и подъеме груза.

При работе судового крана запрещается находиться возле него (во избежание зажатия между поворотной частью крана и конструкциями судна) и входить на него.

Выбирать и укладывать груз в трюме следует таким образом, чтобы не образовались «колодцы» (пустоты) и положение отдельных мест оставалось устойчивым. Если во время погрузки или выгрузки обнаружат неустойчивость ряда (штабеля) или отдельных мест, работу немедленно прекращают и принимают меры по устранению неустойчивости. Если в трюмах между грузами и бортами (переборками) судна имеются «колодцы», то до начала перегрузочных работ последние должны быть закрыты устойчивыми и безопасными настилами из досок или ограждены в целях предупреждения падения в них людей.

В грузовых трюмах запрещается курить, а также пользоваться открытым огнем.

### **Перегрузочные работы на складах**

Складские помещения и площадки для складирования грузов должны соответствовать требованиям технических, санитарных и противопожарных норм.

Покрытия складских площадей должны быть ровными и иметь уклоны, не превышающие допускаемых норм технологического проектирования.

В складах и служебных помещениях на видных местах должны быть вывешены стенды (щиты), на которых изображаются:

- Схемы укладки грузов в штабеля в соответствии с утвержденной технологией и специализацией склада,
- Высоты складирования грузов,
- Габариты проходов и проездов,
- Данные о допустимых нагрузках на квадратный метр покрытия склада или причала,
- Максимальная масса допускаемых к работе подъемно-транспортных средств.

В складах и на площадках минимальные проходы и проезды между штабелями должны быть следующие:

- Проходы между штабелями – 2,0 метра;
- Проходы между штабелем и стеной (границей склада, площадки) – 0,7 метра;
- Проезды для погрузчиков между штабелями – 3,5 метра;
- Магистральные проезды между группами штабелей и складами – 6,0 метров.

Способы штабелирования грузов должны гарантировать безопасность производства работ и обеспечивать сохранность грузов, исключая возможность их развала. Основание под штабель должно быть горизонтальным.

В целях равномерного распределения нагрузки под крупногабаритные, тяжеловесные, длиномерные грузы и металлы в пачках и связках следует укладывать прокладки и подкладки с прямоугольным поперечным сечением или брус двухкатной распиловки. Концы прокладок и подкладок не должны выступать за габариты уложенного на них груза более чем на 10 сантиметров.

Подкладки и прокладки под груз должны быть уложены до начала подачи груза к месту складирования. Запрещается изменять положение подкладок и прокладок под висящим над ними грузом.

Формирование и разборку штабеля с использованием крана при нахождении портовых рабочих на штабеле следует производить послойно по всей его площади с допускаемым углублением в зависимости от рода груза и вида упаковки:

- Мешковые грузы – до 1,5 метров;
- Киповые грузы (кроме каучука) – до 1,0 метра;
- Каучук – до 4 кип (по высоте штабелирования);
- Мелкие ящичные грузы – до 1,2 метров;
- Крупногабаритные ящики – 1 ящик;
- Катно-бочковые грузы – 1 место;
- Грузы в пакетах – 1 пакет;
- Контейнеры – 1 контейнер (при ручной застропке);
- Лесные – 1 пакет («подъем»);
- Мясо мороженое в тушах – 2 туши.

Запрещается находиться людям на штабеле при складировании грузов с помощью кранов, оборудованных автоматическими грузозахватными устройствами (грейферами, электромагнитами, спредерами и др.)

## Перегрузочные работы в вагонах

Одной из наиболее характерных особенностей производства вагонных перегрузочных работ является ограниченность рабочей зоны, определяемой параметрами вагона, и концентрация рабочей силы и технических средств на сравнительно малых производственных участках.

Обработка железнодорожных вагонов в морских портах может осуществляться по двум технологическим вариантам: вагон – склад и обратно, вагон–судно и обратно.

В зависимости от транспортно-технологических характеристик груза, типа вагона и варианта работ в перегрузочном процессе могут участвовать различные средства внутрипортовой механизации. При перегрузке штучных грузов в крытых вагонах преимущественно используют вагонные погрузчики, а обработку открытого подвижного состава осуществляют в основном порталными кранами.

При погрузке или разгрузке навалочно-насыпных грузов для механизации вагонных работ используют различные виды машин и механизмов, применение которых определяется характеристикой груза, вариантом работ и конкретными условиями перегрузки.

Загрузка (разгрузка) крытых вагонов механизированным способом должна осуществляться у стационарных рамп или переносных грузовых столов-рампы, изготовленных в соответствии с техническими условиями или по проекту, утвержденному главным инженером порта. Конструкция и размеры грузовых столов-рампы должны удовлетворять требованиям безопасной работы на них вагонных перегрузочных машин. С трех сторон (кроме стороны, прилегающей к вагону) следует устанавливать колесоотбойный брус.

Столы-рампы устанавливают к вагону после его подачи к месту погрузки. Для въезда в вагон устанавливают вагонный трап с устройством, исключающим его смещение.

Загрузка (разгрузка) крытых вагонов при открытых с двух сторон дверях запрещается.

При опускании краном груза на железнодорожные платформы или в полувагоны и при подъеме его портовые рабочие должны находиться вне зоны перемещения стрелы крана на расстоянии не ближе чем 2 метра от места установки или снятия груза на платформе и 5 метров – в полувагоне.

Передвигаться по борту полувагона, сидеть и стоять на его бортах запрещается. Одновременная работа грейфера и портовых рабочих на железнодорожной платформе или в полувагоне запрещается. Не допускается нахождение рабочих в полувагонах и на платформах во время перегрузки (металлического лома, проката и т. п.) с помощью электромагнитов.

При работе в ночное время должно быть обеспечено достаточное искусственное освещение вагона, для чего используют переносные лампы с питанием от аккумуляторной батареи или от общей электросети. В связи с повышенной влажностью воздуха в морских портах напряжение сети местного переносного освещения для вагонных работ не должно превышать 12 В.

Нормы минимальной освещенности для грузовых железнодорожных вагонов или погрузочно-разгрузочных работах приведены ниже:

Платформы, полувагоны, рампы, эстакады (зоны действия перегрузочных машин)	25,00 лк
Закрытые грузовые железнодорожные вагоны при перегрузке грузов:	
Штучных и лесных	10,00 лк
Навалочных	5,00 лк
Места работы тальманов, весовщиков	30,00 лк

При выполнении работ на территории, где проходят действующие железнодорожные пути, необходимо соблюдать следующие требования:

- Переходить железнодорожный путь, предварительно убедившись в отсутствии приближающегося подвижного состава (локомотивов, вагонов и т. п.);
- При переходе пути у стрелок не становиться ногой между рамным рельсом и пером стрелки;
- При обходе вагонов не проходить возле них вплотную;
- При необходимости перехода с одной стороны занятого вагонами пути на другую пользоваться тормозными площадками вагонов.

Запрещается переходить под вагонами между близко стоящими друг от друга расцепленными вагонами, а также по сцепным устройствам вагонов.

### **Предупреждение несчастных случаев**

Несчастный случай – это внезапное или неожиданное воздействие внешней среды на человека, в результате которого происходит повреждение тела или отравление организма, влекущее за собой потерю трудоспособности на более или менее длительное время, а в отдельных случаях увечье и смерть.

Несчастные случаи разной степени тяжести принято называть травмами. Травмы подразделяются на производственные и бытовые. К бытовым относятся травмы, не связанные с работой на производстве, а происшедшие в домашней обстановке, при поездке на транспорте по личным делам и т. д. Производственная травма – внезапное повреждение тела или острое отравление организма, возникшее исключительно или преимущественно в результате наличия производственной опасности.

В целях полного исключения случаев производственного травматизма каждый несчастный случай тщательно анализируют и разрабатывают мероприятия, позволяющие предотвратить возможность их повторения.

Расследование несчастных случаев в портах производится в соответствии с действующим Положением о расследовании и учете несчастных случаев на производстве. Согласно этому Положению расследованию подлежат все несчастные случаи, происшедшие с рабочими и служащими на территории предприятия, вне территории предприятия, при выполнении работы по заданию администрации; на территории предприятия с лицами его обслуживающими, а также с рабочими и служащими, которые доставляются на место работы и с работы на транспорте предприятия.

О каждом несчастном случае на производстве пострадавший или очевидец несчастного случая немедленно извещает руководителя работ (стивидора, сменного заместителя начальника склада или другого соответствующего руководителя).

Руководитель работ, узнав о несчастном случае, должен немедленно организовать первую помощь пострадавшему, направить его в медицинский пункт, сообщить о происшедшем случае диспетчеру района, сохранить до расследования обстановку на рабочем месте и состояние оборудования таким, каким они были в момент происшествия (если это не угрожает жизни и здоровью окружающих работников, не вызывает аварии и не нарушит производственного процесса, который по условиям технологии должен вестись исправно).

Расследование несчастных случаев, вызвавших потерю трудоспособности не менее одного рабочего дня, оформляют актом, а учету подлежат те несчастные случаи, которые вызвали утра-

ту трудоспособности свыше трех рабочих дней. Акт является юридическим документом и служит основанием для возмещения ущерба, причиненного здоровью пострадавшего.

Анализ причин производственного травматизма в портах показывает, что основными причинами являются организационные. К их числу относятся недостатки в организации производственного процесса, в технологии производства работ, несоблюдение технологической дисциплины, недостатки в содержании рабочих мест; несоблюдение норм и правил безопасности труда.

Большое значение для улучшения условий труда и уменьшения производственного травматизма имеет правильная организация работ. На каждый вид груза и вариант обработки судна или вагонов разрабатывают технологические карты, в которых обязательно указывают механизмы, приспособления, расстановку механизмов и рабочих, последовательность работы и меры безопасности.

Перегрузочные операции должны проводиться в точном соответствии с технологическими картами и с учетом мер безопасности.

Лица, ответственные за организацию перегрузочных работ, обязаны:

- Произвести инструктаж всех работников, участвующих в выполнении данной работы, обратив особое внимание на безопасные методы работы, проконтролировать правильный подбор и подготовку такелажа и съемных грузозахватных приспособлений;
- Произвести расстановку кранов, механизмов, оборудования и рабочих в соответствии с утвержденными картами и обеспечить безопасность погрузочно-разгрузочных операций;
- Определить способы и высоту укладки штабелей, а также ширину проездов и проходов;
- Проверить наличие спецодежды у портовых рабочих, ее соответствие предстоящей работе;
- Установить предупредительные знаки или запрещающие плакаты;
- Проследить, чтобы рабочее место было достаточно освещено и содержалось в порядке.

Большое значение в организации профилактической работы по предупреждению травматизма имеет наличие в портах четко установленного порядка работы в области техники безопасности на всех участках и технологических звеньях производства.

### **Сигнализация безопасности**

Сигнализация безопасности является средством предупреждения работающих о наступающей опасности. К сигнализирующим устройствам относят световые и звуковые сигналы, знаковая сигнализация и различные указатели.

Световую сигнализацию как средство безопасности применяют при пересечении железнодорожных путей с пешеходными и автогужевыми дорогами. Ее выполняют в виде трех цветных светофоров: красного, желтого и зеленого.

Звуковые сигналы подают с помощью различных устройств: сирен, свистков, гудков. Такими сигналами снабжают перегрузочные машины. Это позволяет предупредить работающих о приближении перемещаемого груза для того, чтобы своевременно можно было сойти с пути его движения и не подвергаться опасности.

Знаковую сигнализацию применяют при перемещении грузов кранами. Ее выполняют жестами по утвержденной системе сигналов. Команды могут подавать только портовые рабочие, имеющие удостоверение на право работать сигнальщиком. Сигнальщик обязан иметь отличительные

тельный жилет оранжевого цвета с надписью «Сигнальщик». Тальманы не имеют права подавать сигналы. В исключительных случаях, когда движение крана может повлечь за собой травму, аварию или повреждение груза, тальман может подавать команду «Стоп». Эту команду крановщик должен исполнить немедленно, независимо от того, кем и как она подана.

Сигнальные цвета и знаки безопасности призваны своевременно привлечь внимание к опасности. Установлены следующие сигнальные цвета и их значение:

- Красный – «Запрещение», «Стоп», «Явная опасность»;
- Желтый – «Внимание», «Предупреждение о возможной опасности»;
- Зеленый – «Безопасность», «Разрешение», «Путь свободен»;
- Синий – «Производственная информация» (в основном для указательных знаков).

Предусмотрены четыре группы знаков безопасности:

- Запрещение – красный круг с белым полем внутри с символическим изображением черного цвета, перечеркнутого красной полосой;
- Предупреждение – желтый равносторонний треугольник вершиной кверху с символическим изображением черного цвета, а для знаков радиационной опасности и опасности электротока – красного цвета;
- Предписывающие – зеленый квадрат с символическим изображением белого цвета или зеленый квадрат с белым кругом внутри и поясняющей надписью черного цвета;
- Указательные – синий прямоугольник с белой стрелой и символическим изображением или надписью черного цвета внутри белого квадрата. Для пунктов медицинской помощи и указательных знаков пожарной безопасности символ или надпись предусмотрено выполнять красным цветом внутри белого квадрата.

## Порядок производства операций на Контейнерном терминале <sup>36</sup>

«Порядок производства операций» – это документ, регламентирующий взаимоотношения Контейнерного терминала с Клиентами, в том числе с судоходными линиями, агентскими компаниями, экспедиторами. Порядок производства операций касается всех операций, выполняемых на Контейнерном терминале.

Порядок производства операций, все изменения и дополнения к нему, размещаются на Интернет-сайте Терминала.

Допускаются изменения в Порядке производства операций, которые терминал вправе вносить в одностороннем порядке, но с предварительным уведомлением не менее, чем за 30 (тридцать) дней до момента вступления их в силу.

С целью однозначного понимания положений документа приводится словарь используемых в документе терминов - определения.

### Определения

**Оператор** – юридическое лицо, производящая стивидорные операции на контейнерном терминале (Закрытое акционерное общество «Контейнерный терминал Санкт-Петербург» (ЗАО «КТСП»)).

**Заказчик** – любое юридическое лицо, действующее на основании договора с Оператором.

**Линия** – любое юридическое лицо, морской перевозчик, оперирующий контейнерным флотом и эксплуатирующий суда от своего имени, как на основании права собственности, так и на ином законном основании.

**Агент** – юридическое лицо, представляющее Линию в морском порту, на территории которого находится Контейнерный терминал, на основании Агентского соглашения и уполномоченное Линией на заключение договора с Оператором с целью представления её интересов на Контейнерном терминале. Агент действует от имени и по поручению Линии, исполняя обязательства Линии, определённые Договором с Оператором и «Правилами производства операций».

**Релиз-ордер** – электронный документ, направляемый Линией в адрес Оператора, заверенный электронной цифровой подписью, и содержащий указание Оператору на выдачу груза указанному в Релиз-ордере юридическому лицу, для дальнейшего распоряжения грузом.

**Экспедитор** – юридическое лицо, которое согласно Релиз-ордеру получило право на распоряжение указанным в Релиз-ордере Грузом.

**Контейнер** – любой стандартный или специальный 20'/30'/40'/45' (футовый) контейнер стандарта ISO, включая флет-рэки, опен-топы и платформы, который можно обрабатывать посредством стандартного контейнерного спредера.

**Груз** – любые 20'/30'/40'/45' (футовые) контейнеры стандарта ISO, негабаритные контейнеры, гружёные или порожние, следующие в импортном, экспортном направлении или в транзите.

**Товар** – имущество, материальные ценности, находящиеся в контейнере.

<sup>36</sup> Порядок производства операций на Контейнерном Терминале на Контейнерном Терминале ЗАО «КТСП», 2013\_  
Положение о документообороте ЗАО «КТСП», 2014  
Инструкция по перевалке опасных грузов на ЗАО «КТСП», 2014. Все документы размещены на [www.terminalspsb.ru](http://www.terminalspsb.ru)



**Электронная доверенность** – документ, издаваемый в электронной форме Экспедитором, номинированным Линией, заверенный электронной цифровой подписью, и содержащий указание Оператору на выдачу Груза указанному в Электронной доверенности физическому лицу.

**Контейнерный терминал** – производственный комплекс, расположенный в пределах территории Оператора (в Большом порту «Морской порт Санкт-Петербург») и прилегающей к нему территории, находящийся в его пользовании, включающий в себя территорию (земельные участки), здания, сооружения, инфраструктурные объекты и оборудование, необходимые для оказания услуг.

**Контейнерное судно (судно)** – судно, предназначенное для морской перевозки контейнеров, находящееся в собственности и/или в аренде у Линии, либо на иных законных основаниях находящееся под управлением Линии.

**ПЗТК** – постоянная зона таможенного контроля на территории Оператора. Согласно ст. 97 Таможенного кодекса Таможенного союза Зонами таможенного контроля являются места перемещения товаров через таможенную границу, территории складов временного хранения, таможенных складов, магазинов беспошлинной торговли и иные места, определенные законодательством государств-членов таможенного союза. Зоны таможенного контроля могут быть постоянными в случае регулярного нахождения в них товаров, подлежащих таможенному контролю, или временными в случае их создания на время проведения таможенного контроля, грузовых и иных операций. Порядок создания и обозначения зон таможенного контроля, а также правовой режим зоны таможенного контроля определяются законодательством государств-членов таможенного союза.

**Максимальный срок хранения** – срок, в течение которого Заказчик обязан обеспечить вывоз контейнеров с территории Контейнерного терминала. Максимальный срок хранения определяется действующим Таможенным Законодательством Российской Федерации или постановлениями иных компетентных ведомств.

**Негабаритный контейнер** – к негабаритным контейнерам относятся:

- Контейнеры, которые в любом отношении не являются стандартными контейнерами ISO;
- Стандартные контейнеры ISO превышением одного или нескольких габаритных размеров – длины, ширины или высоты;
- Контейнеры, которые нельзя обработать посредством использования стандартного контейнерного спредера;
- Контейнеры, для которых используются специальные наземные средства перевозки (платформы и тому подобное);
- Контейнеры, которые нельзя разместить в штабеле;
- Контейнеры, центр тяжести которых является сильно смещенным;
- Контейнеры, геометрия которых вследствие повреждения сильно нарушена, что делает их обработку стандартным контейнерным спредером невозможной.

**АСУ** – Автоматизированная система управления контейнерного терминала.

**Заявка на автомобильный визит** - заявка на въезд автомобильного транспорта (автомобильный визит) на Контейнерный терминал для осуществления вывоза или ввоза Груза.

**Сервисный центр** – подразделение контейнерного терминала, осуществляющее оформление и обработку товаросопроводительных документов (СЦ).

**ДУ** (документ учёта) – таможенный документ, формируемый АСУ контейнерного терминала и содержащий учетные данные коносамента, и подтверждающий прием контейнеров в Постоянную зону таможенного контроля (ПЗТК).

**ПСО** (приемо-сдаточный ордер) – документ, подтверждающий передачу груза представителю грузополучателя.

**Букинг** – в документообороте Контейнерного терминала под букингом подразумевается заявка Заказчика на прием контейнеров, предназначенных для экспортной отправки.

**Генеральный акт** - документ, которым оформляется приемка импортного груза Оператором Контейнерного терминала от судна по количеству мест, массе и качеству.

**Акт-извещение** – акт, составляемый в дополнение к генеральному акту в случаях, когда при приемке грузов выявлена недостача, порча, потеря, нарушение упаковки, отсутствие пломбировочных устройств и т.д.

**Поручение на погрузку** – поручение лица, представляющего экспортера, Контейнерному терминалу на отгрузку экспортного груза морским транспортом.

**Акт осмотра контейнера** – документ, составляемый Оператором при приеме/выдаче контейнера в случаях обнаружения повреждений контейнера, отсутствия пломбировочных устройств, доступа к товару и других отклонениях от нормального состояния.

**Приёмный акт** – документ, подтверждающий прием груза контейнерным терминалом от грузоотправителя.

**Уведомление** – извещение таможенного органа, подписанное цифровой подписью о факте оформления документов (таможенного оформления товаров), в отношении задекларированных товаров.

**Разнарядка** – документ, на отгрузку импортных грузов из порта, оформляемый в соответствии с таможенным законодательством.

**Отчёт ДО-1** – отчет Оператора перед таможенным органом, осуществляющим контроль за функционированием Постоянной зоны таможенного контроля (ПЗТК), о помещении товара на временное хранение в ПЗТК.

**Отчёт ДО-2** – отчет Оператора перед таможенным органом, осуществляющим контроль за функционированием Постоянной зоны таможенного контроля (ПЗТК), о выдаче товара с временного хранения.

**Разнарядка на железнодорожную отгрузку** (разнарядка ж.д.) – электронная форма внутреннего документооборота, формируемая в АСУ для назначения работ по погрузке контейнеров на железнодорожный подвижной состав.

**Акт выполненных работ при досмотре** – внутренний электронный документ, отражающий информацию о проведенных досмотровых операциях по каждому контейнеру.

**Терминальные операции** – перемещение контейнера внутри территории Контейнерного терминала, для проведения досмотровых операций, взвешивания, ремонта и прочих мероприятий, по заявкам Заказчика либо государственных контролирующих органов.

**Служба охраны** – охранный предприятие, осуществляющее, в соответствии с договором с Оператором функции по обеспечению охраны, соблюдению режима пропуска и пребывания на Контейнерном терминале.

### **Общие положения**

Оператор контейнерного терминала выполняет операции по обработке и обслуживанию транспортных средств и оказывает дополнительные услуги на основе «Порядка производства операций», если иное не установлено договором с Заказчиком.

Основанием для выполнения операций и предоставления услуг в соответствии с договором будут являться заявки, поручения, и письменные указания Заказчика.

Оператор устанавливает обычное рабочее время Контейнерного терминала (для ЗАО «КТСП» – круглосуточно, без выходных (суббота, воскресенье) и праздничных дней, за исключением перерыва в работе с 20:00 минут 31 декабря до 24:00 минут 01 января).

Также устанавливается обычное время работы дневных служб Оператора (для ЗАО «КТСП» с 08:30 до 17:00 минут, исключая выходные и нерабочие праздничные дни).

Практически повсеместно нерабочими праздничными днями являются:

- 1 января - Новый Год;
- 7 января - Рождество Христово;
- 23 февраля - День защитника Отечества;
- 8 марта - Международный женский день;
- 1 мая - Праздник Весны и Труда;
- 9 мая - День Победы;
- 12 июня - День России;
- 4 ноября - День народного единства;

Лица, находящиеся на территории Оператора, в том числе управляющие транспортными средствами, обязаны соблюдать правила безопасности и запреты, действующие на режимной территории, и исполнять указания уполномоченного персонала Оператора. Посторонним лицам не разрешается находиться в зоне производства работ во время перемещения грузов.

Допуск лиц в зону производства грузовых работ, возможен только после прохождения этими лицами инструктажа по правилам охраны труда в морских портах.

Использование огня и открытых источников освещения, особенно проведение сварочных работ и кислородной резки металлов, требует получения предварительного письменного разрешения от Оператора независимо от необходимых официальных разрешений.

Для стоянки автотранспорта отводятся специальные места в стороне от путей, по которым происходит движение технологического транспорта Оператора. Не допускается занимать для этих целей проезды, переезды, причалы, места складирования груза и железнодорожные пути.

Заказчики обязаны:

- Обеспечить соблюдение установленных у Оператора правил пропускного режима и нахождения автотранспортных средств на территории Оператора,
- Соблюдать правила дорожного движения и не создавать помех для производства грузовых работ,
- Соблюдать правила охраны труда, установленные в морских портах.

Для ЗАО «КТСП» устанавливаются основные характеристики морского грузового фронта Контейнерного терминала:

Длина причальной линии: причал № 101Б – 257,0 метров  
причал № 101В – 217,0 метров

Глубина причальной линии при нулевом уровне на ординаре, используемая под грузовыми работами:

причал № 101Б – 11,5 метров  
причал № 101В – 9,5 метров

Грузоподъемность причальных контейнерных перегружателей:

причал № 101Б – 50,0 тонн  
причал № 101В – 50,0 тонн

Максимальная высота подъема контейнерного спредера над уровнем причала:

причал № 101Б – 28,0 метров  
причал № 101В – 28,0 метров

Максимальный вылет контейнерного спредера от вертикальной плоскости береговых кранцев:

причал № 101Б – 34,0 метров  
причал № 101В – 34,0 метров

### **Прием и выгрузка судна**

Планирование обработки судов осуществляется на основе «Плана обработки судов на месяц» и «Плана работы Оператора на сутки».

Месячный план составляется на планируемый месяц на основе заявок Линий, производственных возможностей по обработке судов и определяет ориентировочные сроки начала и окончания обработки судов, а также объемы перегрузки.

Формирование Месячного плана производится Оператором, на основании заявок Линий на подачу судов, включающим согласованные между Оператором и Линией даты и времени прихода судов к причалу.

Заявка на подачу судна оформляется Линией (Агентом по поручению Линии) письменно в произвольной форме и передается Оператору по электронной почте. Здесь и далее имеются ввиду адреса электронной почты, указанные в «Порядке проведения операций», «Положении о документообороте ЗАО «КТСП» и Инструкции по перевалке опасных грузов на ЗАО «КТСП».

Заявка должна содержать следующую информацию:

- Название линии, название судна;
- Номер рейса;
- Основные конструктивные характеристики судна;
- Планируемая дата судозахода;
- Ожидаемое количество контейнеров в экспорте и импорте, предлагаемых к обработке.

Заявка принимается Оператором не позднее, чем за 6 суток до начала планируемого месяца, исключая выходные и праздничные дни.

Оператор уведомляет Линию о подтверждении или мотивированном отказе относительно включения судна в Месячный план Оператора. Уведомление направляется Линии не менее чем за двое суток до начала планируемого месяца. В уведомление включается номер судозахода, присвоенный на этапе формирования Месячного плана. Уведомление направляется по электронной почте.

Линия имеет право подачи другого судна вместо судна, ранее включенного в Месячный план. О подаче другого судна Линия информирует Оператора не позднее, чем за трое суток до прибытия судна.

Суда, поданные вне Месячного плана, либо заявленные на подачу дополнительно, позднее обычных сроков, принимаются под обработку в соответствии с Суточным планом. Уведомление Оператора об ориентировочных сроках обработки таких судов либо о мотивированном отказе направляется Линии в суточный срок с момента поступления заявки, исключая выходные и праздничные дни. В уведомление включается номер судозахода, присвоенный на этапе формирования Суточного плана.

Суточный план составляется на плановые сутки с 16:00 текущих до 16:00 следующих суток, на основании: месячного плана, уточненных заявок Линий, нотисов судовладельцев, фактического исполнения Суточного плана за прошедшие сутки и определяет календарные сроки начала и окончания обработки судов, включенных в Суточный план.

Суда включаются в Суточный план в порядке очередности их подхода к приемному бую (причалу) и готовности к грузовым операциям с учетом производственных возможностей Оператора. Преимущество предоставляется судам, включенным в Месячный план, обработка которых производится по договорам, предусматривающим конкретные даты и время начала обработки, а также судам, включенным в Месячный план и поданным в полном соответствии с ним.

Прием судна к обработке производится в соответствии с Месячным и Суточным планами, нотисами судна о готовности судна к производству грузовых операций.

Линия должна направить Оператору предварительные нотис (извещение) об ожидаемой дате прихода судна в Порт за 7 суток до планируемой даты прихода судна в порт, а также уточнить ожидаемое время прихода за 48 часов до прихода судна к приемному бую. Подача 48 часового нотиса оформляется в виде окончательного нотиса. При длительности перехода менее 24 часов окончательный нотис подается не позднее чем через 2 часа после выхода из предыдущего порта. В случае если на судне перевозятся контейнеры с опасным грузом, Линия обязана оповестить об этом Оператора за 72 часа до прибытия судна.

Предварительный нотис должен содержать:

- Номер судозахода, присвоенный на этапе формирования Месячного или Суточного планов;
- Название судоходной линии;
- Название судна, флаг, номер рейса;
- Порты захода;
- Основные конструктивные характеристики судна: длина; ширина; максимальная высота борта от киля до главной палубы, брутто-регистрационный тоннаж, осадку на приход и планируемую осадку на отход, вместимость в TEUs;
- Ожидаемое время прибытия;
- Ожидаемое количество контейнеров к обработке в экспорте и импорте;

- Сведения о контейнерах, требующих особых условий хранения и специального оборудования для обработки.

Окончательный нотис должен содержать:

- Номер судозахода, присвоенный на этапе формирования Месячного или Суточного планов;
- Название судоходной линии;
- Название судна, флаг, номер рейса;
- Порты и терминалы захода и их очерёдность;
- Основные конструктивные характеристики судна – длину, ширину, максимальную высоту борта от киля до главной палубы, брутто-регистрационный тоннаж, осадку на приход и планируемую осадку на отход, вместимость в TEUs;
- Уточнённое время прибытия;
- Уточнённое количество контейнеров к обработке в экспорте и импорте;
- Уточненные сведения о контейнерах, требующих особых условий хранения и специального оборудования для обработки с указанием габаритно-весовых характеристик, количество груза и контейнеров, следующих в транзите, и запланированных Линией к штивке (перемещению) средствами Оператора;

Информация о завозе негабаритного груза должна предоставляться до начала фактической погрузки на судно, в виде письменного запроса, содержащего подробное описание груза, включая его чертежи, размеры и схемы застропки. В запросе должны быть указаны название судна, с которого планируется выгрузка или погрузка, а также дата погрузки (выгрузки) и завоза (вывоза) груза. Обработка негабаритного груза на терминале производится только после письменного подтверждения Оператора.

Оператор оставляет за собой право отказаться от обработки любого контейнера из-за неправильной или неполной информации, произвести штивку (перемещение) его в другое место на судне за счет и под ответственность Линии.

Не позднее чем через 2 часа после выхода судна из последнего порта погрузки Линия предоставляет Оператору:

- Грузовой план выгрузки судна в формате EDIFACT, тип BAPLIE;
- Список контейнеров, подлежащий выгрузке в формате EDIFACT, тип COPRAR/CUSCAR;
- Список транзитных контейнеров, подлежащих штивке на терминале Оператора в формате EDIFACT, тип MOVINS;
- Список коносаментов (манифест), содержащий информацию о грузе на русском языке в формате EDIFACT, тип CUSCAR.

Все данные передаются по электронной почте на адрес, указанный в «Порядке производства операций». В АСУ формируется «Список на выгрузку».

Швартовые операции на причалах и в местах стоянки производятся Оператором, эксплуатирующим причал и место стоянки. Постановка судов к причалу производятся с обязательным присутствием на причале представителя Оператора, устанавливающего точное место постановки судна.


Линия обязана обеспечить выполнение судном необходимых действий для его постановки к месту погрузки (выгрузки) груза. С приходом судна к причалу, капитан судна непосредственно или через Агент вручает Оператору Нотис о готовности судна к грузовым операциям.

Суда, подаваемые Оператору, должны быть в мореходном состоянии, а грузовые помещения, груз и средства крепления подготовлены к приему и выдаче груза.

После окончания оформления прибытия Судна на таможенную территорию Таможенного союза, Линия предоставляет Оператору коносаменты и манифесты. Во время выгрузки АСУ формирует ведомость приема импортного груза в формате EDI (COARRI) и направляет их Линии электронной почтой по указанному в Договоре адресу.

Кроме того, в течение 24 часов с момента окончания выгрузки АСУ формирует следующие документы:

### Генеральный акт


**КОНТЕЙНЕРНЫЙ  
ТЕРМИНАЛ  
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ**

CTSP, Ugolnaya Gavan, Elevatornaya ploschadka, 22 lit."Щ", Saint-Petersburg, Russia, 198096					<b>GENERAL STATEMENT</b> N (номер)
<b>Vessel</b> Судно		<b>Voyage</b> Рейс		<b>Flag</b> Флаг	
<b>Port of discharge</b> Порт выгрузки		САНКТ-ПЕТЕРБУРГ		<b>Discharging commenced</b> Выгрузка началась	(дата и время) <b>&amp; completed</b> и закончилась (дата и время)
<b>Shipped</b> Следовало	<b>Description of goods</b> Наименование товаров			<b>Number of pack</b> Число мест	<b>Weight, kg</b> Вес, кг
<b>According to cargo documents</b> Согласно грузовым документам	<b>Full / Грузовые</b> Контейнеры 20' Контейнеры 40' Контейнеры 45'  ИТОГО:				
	<b>Empty / Порожние</b> Контейнеры 20' Контейнеры 40' Контейнеры 45'  ИТОГО: ИТОГО:				
<b>Discharged and accepted</b> Выгружено и принято	<b>Full / Грузовые</b> Контейнеры 20' Контейнеры 40' Контейнеры 45'  ИТОГО:				
	<b>Empty / Порожние</b> Контейнеры 20' Контейнеры 40' Контейнеры 45'  ИТОГО: ИТОГО:				
<p><b>During the discharging and receiving of the above goods the Statement-notice were drawn up for Shortages and/or surplus, divergences and/or damages under Nos</b> В процессе выгрузки и приёмки вышеуказанного груза составлены Акты-извещения на недостачу или излишки, расхождение или повреждение за номерами</p> <p><b>Total Statement-notice are attached to the present Statement</b> Всего составлено Актов-извещений, являющихся приложением к настоящему Акту</p>					
				<b>Signatures</b> Подписи	<b>Representative of the Port</b> Представитель порта
				<b>Place &amp; date of issue</b> Место и дата составления	<b>Manager of Warehouse</b> Заведующий складом
				<b>Master of the Ship</b> Капитан судна	<b>Representative of Custom</b> Инспектор таможни

**Акт-извещение на каждое выявленное несовпадение  
между фактическим состоянием груза и данными в списке на выгрузку**

<b>CTSP</b> КТСП		<b>Bill of Lading</b> Коносамент	
<b>Consignee</b> Получатель		<b>АКТ-ИЗВЕЩЕНИЕ N</b>  <b>STATEMENT-NOTICE</b>	
<b>Voyage</b> Рейс _____ от (дата) _____			
<b>Owner</b> Судовладелец	<b>Flag</b> Флаг		
<b>Vessel</b> Судно	<b>Port of Loading</b> Порт погрузки	<b>Storage</b> Место складирования	<b>CTSP</b> КТСП
<b>Port of Discharge</b> Порт выгрузки		САНКТ-ПЕТЕРБУРГ	<b>Date</b> Дата
			<b>Finish processing date</b> Дата завершения операций
<b>Marks and Nos</b> Маркировка и номера грузовых мест	<b>Description of goods</b> Наименование товаров	<b>Number of pack</b> Число мест	<b>Weight, kg</b> Вес, кг
<b>Reasons for drawing up to this Statement-Notice</b> Причина составления Акта-извещения		<b>Number of pack</b> Число мест	<b>Weight, kg</b> Вес, кг
<b>Surplus or Shortage according to Bill of Lading</b> Излишек или недостача в соответствии с коносаментом			
<b>Actually discharged</b> Фактически выгружено			
<b>Shortage/Surplus</b> Недостача/излишек			
<b>Nos of packages</b> Номера мест			
<b>Breakage and damage of goods or packing, careless</b> Поломка и повреждение товара или упаковки, небрежная			
<b>or defective packing or loading or separation,</b> или поврежденная упаковка, погрузка или сепарация			
<b>leakage etc., with regards to:</b> утеска и т.п., касательно			
<b>Describe in details the type, cause, etc of detected damages or defects:</b> Подробно указать характер, причины и т.п. обнаруженного повреждения или дефекта			
		<b>Signatures</b> Подписи	<b>Representative of the Port</b> Представитель порта
		<b>Place &amp; date of issue</b> Место и дата составления	<b>Manager of Warehouse</b> Заведующий складом
		<b>Master of the Ship</b> Капитан судна	<b>Representative of Custom</b> Инспектор таможи



**Комплект Актов осмотра контейнеров,  
составленных на все обнаруженные при выгрузке повреждения контейнеров**



**КОНТЕЙНЕРНЫЙ  
ТЕРМИНАЛ  
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ**

Адрес: 198096, Россия, Санкт-Петербург, Угольная гавань, Элеваторная  
площадка, 22, лит. "Ц"  
Телефон: +7(812)335 71 11

Импорт	Акт осмотра контейнера N (номер) от (дата, время)		
Получатель (клиент):	(Наименование Грузополучателя)	Линия:	(Наименование линии)
Отправитель:	(Наименование Грузоотправителя)	Станция:	Дорога:
Перевозчик:	(Наименование перевозчика)	Вагон:	Водитель:
Контейнер:	(Номер контейнера, порожний или грузный)	Тара:	(Масса контейнера) Пломбы:
Тип контейнера:	(Тип контейнера)	Брутто:	(Масса контейнера с грузом)

Представитель ЗАО "КТСП"

\_\_\_\_\_ (Ф.И.О., подпись)

Представитель получателя:

\_\_\_\_\_ (Ф.И.О., подпись, расшифровка)

По требованию Оператора судно должно быть готово к проведению грузовых работ ежедневно и круглосуточно.

Судно должно предоставлять безвозмездно освещение, судовые грузоподъемные средства и другие механизмы, предназначенные для производства грузовых и вспомогательных работ. Грузоподъемные средства должны быть заблаговременно проверены и приведены в готовность в соответствии с требованиями Правил технической эксплуатации и судовой технической документации.

Передача груза с судна Оператору производится в районе действия портового перегрузочного механизма, судового грузоподъемного устройства с учетом Правил охраны труда.

Если судовая администрация не контролировала количество перегруженного груза, принимается счет Оператора.

В случае, если при выгрузке с Судна установлено, что контейнер имеет дефект, позволяющий повлечь порчу или недостачу товара, Оператор уведомляет Линию электронной почтой, фиксирует обнаруженные дефекты и повреждения в Акте осмотра контейнера.

Оператор производит выгрузку поврежденного контейнера по умолчанию, при этом отражает информацию о дефектах повреждениях в Генеральном акте и Акте-извещении. Любые риски причинения убытков или ущерба, а также все расходы, связанные с перемещением, организацией хранения поврежденных контейнеров и товаров в них, относятся на счет Линии.

В случае отсутствия пломб, несоответствия пломб, имеющих на контейнере, пломбам, указанным в грузовых документах, Оператор пломбирует контейнер пломбами Линии или собственными пломбами за счет Линии.

Оператор фиксирует выявленные несоответствия в Акте осмотра контейнера, и отражает данную информацию в Генеральном акте и Акте-извещении.

Представитель администрации судна (Агент) обязан обеспечить подписание актов-извещений, актов о повреждении и Генерального акта по предъявлению их Оператором.

Линия самостоятельно уведомляет Грузополучателей относительно прибытия грузов на терминал Оператора.

Оператор предоставляет комплект документов в таможенный орган для оформления. Оформленные в таможне документы – Генеральный акт, Ведомость приема импортного груза на терминал, комплект бортовых коносаментов, актов-извещений и ДУ – передаются Линии не позднее, чем через 72 часа после окончания грузовых операций.

После выгрузки и размещения контейнеров на Терминале, являющемся постоянной зоной таможенного контроля (ПЗТК), Оператор направляет в таможню, отчетность по форме ДО-1. Обмен сообщениями между Оператором ДО-1 и таможней осуществляется по электронной почте с заверением электронной цифровой подписью ответственных лиц. Регистрация ДО-1 является подтверждением таможенного органа о регистрации предоставленных Линией транспортных документов содержащих сведения о грузе (коносамент, манифеста).

ПЗТК            ЗАО "КОНТЕЙНЕРНЫЙ ТЕРМИНАЛ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ"  
Приказ (разрешение) таможни от 13.12.2013 № 10216/031213/00124/6

Форма ДО 1

**Отчет № (номер) от (дата)  
о принятии товаров на хранение**

Перевозчик: \_\_\_\_\_

Код вида транспорта \_\_\_\_\_

Вид, дата и номер транспортного документа: (коносамент) от (дата)

Приняты на хранение следующие товары:

№	Дата время помещения на склад	Наименование товара	Код товара в соответствии с ГС или ТН ВЭД ТС	Складской номер товара	Количество грузовых мест	Вес товара брутто (кг) или объем товара (м <sup>3</sup> )	Стоимость товара в валюте, указанной в транспортных или коммерческих документах	Буквенный код валюты	Дата истечения срока временного хранения	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

Указанные товары принял \_\_\_\_\_  
(дата) (подпись, инициалы, фамилия и должность уполномоченного работника склада)

## Импортные контейнеры

### Размещение контейнеров на терминале, терминальные операции

Оператор осуществляет краткосрочное хранение контейнеров без соблюдения температурно-влажностного режима исходя из наличия свободных площадей в соответствии с технологией и схемой размещения грузов, принятой у Оператора. Когда необходимо обеспечить иной режим

хранения контейнеров Заказчик должен согласовать такой режим хранения до завоза контейнера на терминал Оператора.

Максимальный срок хранения не может превышать 60 суток с момента выгрузки контейнера, если меньший срок не предусмотрен таможенным законодательством.

В течение приведенных в настоящем Разделе сроков хранения Заказчик обязан распорядиться контейнером и обеспечить вывоз контейнера с территории Оператора. Заказчик обязан оформить необходимые документы и подать транспортное средство для вывоза контейнера.

Для проведения терминальных операций с контейнером, Заказчик обязан направить в адрес Оператора релиз-ордер (номинацию), с указанием данных Экспедитора, который будет проводить операции.

Релиз-ордер направляется Оператору по электронной почте на адрес, указанный в «Порядке производства операций» в формате EDIFACT, тип COREOR. Релиз-ордер должен быть подписан электронно-цифровой подписью Заказчика.

Оператор проводит проверку подлинности электронно-цифровой подписи Заказчика. В случае подлинности подписи, Оператор направляет Заказчику подтверждение, о приеме релиз-ордера. В случае, если подлинность подписи не подтверждается, Оператор направляет Заказчику отказ. Подтверждение или отказ направляется по электронной почте в течение 2 часов.

В случае корректировки данных указанных в коносаменте, Экспедитор обязан представить Оператору соответствующие документы, подтверждающие правомерность внесенных изменений или дополнений.

Таможня, оформляющая документы для задекларированных товаров, формирует и направляет Уведомление, подписанное электронной цифровой подписью, информируя Оператора о факте таможенного оформления товаров. Информация направляется по электронной почте на адрес Оператора.

В случае оформления груза по процедуре таможенного транзита, Экспедитор предоставляет в импортный отдел или таможенную группу Сервисного центра Терминала копию коносамента с оригинальным штампом таможни «Погрузка разрешена». Штамп заверяется оттиском личной номерной печати и подписью инспектора таможни.

Сотрудники Сервисного центра, после получения от таможенного органа уведомления о факте таможенного оформления товаров, производят в АСУ проверку данных, которые указаны в уведомлении. После проверки данных сотрудник Сервисного центра формирует в двух экземплярах Разнарядку, вносит данные Разнарядки в электронный журнал учета и передает документ для проверки и оформления должностному лицу таможенного поста, ответственному за контроль выдачи товаров на Терминале (из ПЗТК).

Разнарядка на отгрузку импортных грузов от (указать дату)				
				№
Основание выдачи/вывоза товаров в соответствии с Порядком производстве операций на Терминале	Вес брутто товаров	Номер контейнера или иного транспортного средства	Реквизиты транспортного документа	Примечание (могут указываться сведения, позволяющие дополнительно идентифицировать товары, в том числе их наименование, вес паллет)

После проверки, должностное лицо таможенного поста проставляет на полученной Разнарядке отметку «Вывоз разрешен», заверяет его оттиском личной номерной печати и подписью, после чего передает экземпляр разнарядки сотруднику импортного отдела или таможенной группы Сервисного центра.

Сразу после получения оформленной в таможене Разнарядки, сотрудник импортного отдела или таможенной группы вносят в АСУ информацию о таможенном оформлении товара (номера Таможенной декларации), после чего груз считается разрешенным к вывозу с территории Терминала.

Сотрудники Сервисного центра вносят в АСУ отметку о разрешении погрузки контейнера для последующего завершения оформления процедуры таможенного транзита, на основании представленных документов. После оформления процедуры таможенного транзита, таможня направляет Оператору уведомление.

После погрузки контейнера, техник автогруппы в Сервисном центре Терминала формирует и передает номинированному Экспедитору (или его доверенному лицу) один экземпляр Приемодаточного ордера (ПСО), для последующего таможенного оформления.

В случае необходимости проведения операций с контейнерами, таких как досмотр, растарка, взвешивание и прочих, Заказчик должен согласовать с Оператором сроки производства работ и обеспечить, при необходимости, наличие запасной тары, включая контейнеры, присутствие представителей государственных контролирующих и надзорных органов, экспертов, а также наложение пломб на контейнеры.

Заявка на проведение терминальных операций, подается Оператору Заказчиком, до 17:00 суток, предшествующих операции. Заявка оформляется на фирменном бланке организации с указанием реквизитов и заверяется печатью организации и подписью руководителя. В Заявке должны быть указаны номера контейнеров, подлежащих досмотру, дата и вид досмотра, виды работ планируемых при проведении досмотра (взвешивание, растарка и тому подобные).

Заказчик (Экспедитор) несет полную ответственность за правильность сведений указанные в Заявке, а также финансовые последствия её выполнения.

Непосредственно перед началом досмотра Заказчик (Экспедитор или доверенное лицо Экспедитора) должен предоставить в таможенную группу Сервисного центра Оператора следующие документы:

- Оформленные в Таможенном органе в установленном законодательством порядке поручения на проведение таможенного досмотра или письмо о проведении таможенного осмотра;
- Доверенность на проведение досмотра или осмотра от Заказчика (Экспедитора);
- Документ, удостоверяющий личность доверенного лица Заказчика (Экспедитора).

После проверки представленных Заказчиком документов, сотрудниками Сервисного центра оформляется разрешение на посещение Терминала (ПЗТК) для проведения досмотра или осмотра контейнеров.

Основанием для производства дополнительных операций с контейнерами являются:

- Предписание государственных контролирующих органов, высылаемое в Сервис центр Оператора напрямую этими органами, по согласованной процедуре. После получения предписания АСУ формирует задачу на досмотр, и операция включается в план;

- Оформленные в Таможенном органе в установленном законодательством порядке поручения на проведение таможенного досмотра или письмо о проведении таможенного осмотра;
- Письменная заявка лица, уполномоченного распоряжаться грузом на момент заказа операций.

Оператор производит терминальные операции, связанные с проведением досмотра или осмотра контейнера исходя из производственных возможностей, по заявке Заказчика оформленной по одной Государственной таможенной декларации (ТД) или на один коносамент, либо по требованию государственных контролирующих органов.

Предельное время нахождения контейнера в зоне досмотрового комплекса – 24 часа с момента его выставления. Если Заказчик не обеспечит условия проведения досмотра в течение указанного времени, контейнер будет вывезен из зоны досмотрового комплекса. В этом случае услуга по выставлению контейнера на досмотр считается выполненной.

По факту проведения операции в АСУ формируется Акт выполненных работ при досмотре.

Очистка, а также, в случае требования санитарных властей, дезинфекция и фумигация контейнера должна обеспечиваться Заказчиком.

#### Вывоз контейнера

Планирование обработки автотранспорта, осуществляющего завоз и вывоз грузов, производится на основе Суточных планов. Суточное планирование производится Оператором на период с 16:00 текущих суток до 16:00 следующих суток на основании визитов Заказчиков, оформленных с удаленного рабочего места.

Отдел планирования Оператора определяет на ближайшие двое суток количество визитов (отдельно по каждому виду груза – экспортного, импортного, порожних контейнеров), которые могут быть обработаны и распределяет их по сменам. Информация о количестве свободных визитов в каждой смене на ближайшие двое суток является публичной и размещается на Интернет-сайте Оператора. Визит должен быть оформлен предварительно, до заезда автотранспорта на территорию терминала.

Подача автотранспорта под погрузку (выгрузку) производится по временным интервалам – тайм-слотам или сменам. Каждый тайм-слот представляет собой промежуток времени и максимальное количество автомашин, которые могут быть обработаны в это время – емкость тайм-слота.

На сайте Оператора Экспедитор оформляет заявку на автомобильный визит для въезда на территорию Терминала, заполнив обязательные поля электронной формы, в том числе Электронную доверенность на получение груза от Оператора.

Доверенность оформляется в виде электронного документа и подписывается электронной цифровой подписью Экспедитора на сайте Оператора, с использованием необходимых для этого аппаратных и программных средств Оператора.

Не разрешается создавать доверенность на лицо, отличное от водителя транспортного средства указанного в заявке на вывоз контейнера. Оформление заявки на автомобильный визит возможно только при наличии действующего Релиз-ордера, таможенного разрешения на выдачу товара и отсутствия запрета Государственных контролирующих органов.

Экспедитор несет полную ответственность за достоверность сведений, указанных в Заявке на автовизит и доверенности.

Документы, подтверждающие выпуск товар таможенной в свободное обращение или оформление таможенного транзита, должны быть переданы Оператору до оформления визита.


До прибытия автотранспортного средства, Экспедитор обязан:

- Сообщить Оператору информацию о доверенном лице, для этого Экспедитор обязан оформить Доверенность на получение груза, как указано выше.
- Обеспечить присутствие доверенного лица на терминале Оператора в момент погрузки контейнера на автотранспортное средство.

После прибытия водителя в Сервисный центр Оператора для оформления документов на вывоз груза, техник автогруппы проверяет соответствие данных указанных в Заявке на автовизит с документами представленными водителем.

После окончания проверки документов, техник автогруппы Сервисного центра регистрирует Заявку на автовизит в АСУ, распечатывает и передает водителю два экземпляра пропуска на Терминал и маршрутный лист. Один экземпляр пропуска водитель предъявляет и передает сотруднику Службы охраны при въезде на Терминал, второй при выезде с Терминала.

Приемо-сдаточный ордер (ПСО) подписывается доверенным лицом на основании доверенности Экспедитора, по факту погрузки контейнера на автотранспортное средство.

		Адрес: 198096, Россия, Санкт-Петербург, Угольная гавань, Элеваторная площадка, 22, лит."Щ" Телефон: +7(812)335 71 11 Факс: +7(812)335 76 36				
Импорт		Приемосдаточный ордер N (номер)-ORDER-(номер) от (дата, время)				
Выдано по распоряжению:		Договор N (номер) от (дата)			Релиз-ордер N (номер)/(контейнер) от (дата)	
Получатель:		(Наименование Грузополучателя с указанием номера ИНН)				
Представитель получателя:		(Фамилия, Имя, Отчество, Паспортные данные) Доверенность (номер) от (дата)				
Вывоз автотранспортом получателя:		Регистрационный номер транспортного средства (номер)				
ГТД/ВТТ № (номер) (выпуск разрешен (дата))						
Коносамент	Приход	Контейнер	Тип	Пломбы	Наименование груза по коносаменту	Примечание № разрядки
Контейнер(ы) выдал:  Представитель ЗАО "КТСП" _____ (Ф.И.О., подпись)			Контейнер(ы) получены за исправными пломбами. Претензий не имею  Представитель получателя: _____ (Ф.И.О., подпись, расшифровка)			

После погрузки контейнера на автомашину, тальман на выезде с территории Терминала проверяет:

- Правильность погрузки контейнера;
- Соответствие фактических пломб данным по пломбам, указанным в АСУ;
- Качественное состояние контейнера и фиксирует его в АСУ.

Ответственность за размещение и крепление груза на автотранспортном средстве и безопасной перевозке груза лежит на автоперевозчике и Заказчике.

Техник на выезде с территории Терминала проверяет в АСУ факт погрузки контейнера и наличие отметки об осмотре контейнера тальманом на выезде. После этого он формирует, распечатывает и подписывает 2 экземпляра Приемо-сдаточного ордера (ПСО) и при необходимости 2 экземпляра Акта осмотра контейнера.

Доверенное лицо Экспедитора подписывает все экземпляры документов. Один экземпляр остается на Терминале, один у Экспедитора или его доверенного лица.

В случае вывоза груза по процедуре таможенного транзита, водитель передает технику на выезде экземпляры Транспортной накладной (ТН) с направляющим штампом таможни. Техник проверяет в АСУ наличие таможенного разрешения на осуществление транзита, отметку об осмотре контейнера тальманом на выезде, проставляет в Транспортную накладную отметку о выдаче контейнера, распечатывает и выдает водителю пропуск на выезд. Техник оставляет у себя один экземпляр Транспортной накладной (оригинал или копию).

После выдачи контейнера из Постоянной зоны таможенного контроля (ПЗТК), Оператор направляет в таможенный орган, отчетность по форме ДО-2. Передача Оператором ДО-2 и получение от таможенного органа формализованного сообщения о регистрации ДО-2 осуществляется в электронном виде и заверяется электронной цифровой подписью ответственных лиц.

ПЗТК	ЗАО "КОНТЕЙНЕРНЫЙ ТЕРМИНАЛ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ"
Приказ (разрешение) таможни от 13.12.2013 № 10216/031213/00124/6	

Форма ДО 2
------------

**Отчет № (номер) от (дата)**  
о выдаче товаров с ПЗТК

Приход												Расход						Остаток		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21

- 1 Порядковый номер
- 2 Дата и время помещения на склад
- 3 Номер отчета по форме ДО1
- 4 Порядковый номер товаров в отчете по форме ДО1
- 5 Наименование товара
- 6 Код товара (не менее 4-х первых знаков) в соответствии с ГС или ТН ВЭД ТС
- 7 Складской номер товара
- 8 Количество грузовых мест
- 9 Вес товара брутто (кг) или объем товара (м<sup>3</sup>)
- 10 Стоимость товара в валюте, указанной в транспортных или коммерческих документах
- 11 Буквенный код валюты
- 12 Дата истечения срока временного хранения
- 13 Дата и время выдачи товара со склада
- 14 Количество грузовых мест
- 15 Вес товара брутто (кг) или объем товара (м<sup>3</sup>)
- 16 Стоимость товара в валюте, указанной в транспортных или коммерческих документах
- 17 Вид, дата и номер документа по которому разрешена выдача товара со склада
- 18 Наименование получателя
- 19 Количество грузовых мест
- 20 Вес товара брутто (кг) или объем товара (м<sup>3</sup>)
- 21 Стоимость товара в валюте, указанной в транспортных или коммерческих документах

Перед выездом с Контейнерного терминала, водитель вместе с пропуском предъявляет свой экземпляр Приемо-сдаточного ордера (ПСО) сотруднику Службы охраны для проверки.

По факту вывоза контейнера, АСУ формирует и направляет в адрес Агента отчет в формате EDI (CODECO).

В случае необходимости выгрузки контейнера по прямому варианту, Линия, за 72 часа до подхода Судна, согласовывает с Оператором возможность производства такой операции.

Экспедитор обязан обеспечить своевременную подачу автотранспорта для завоза или вывоза груза по плану, предварительно согласованному с Оператором, самостоятельно решить таможенные формальности, связанные с подобной обработкой и обеспечить своевременное получение документов от Линии.

#### Вывоз контейнера железнодорожным транспортом

Терминал обслуживается железнодорожной припортовой станцией (для ЗАО «КТСП» станция Автово, код станции 035601, код ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» 6623 Октябрьской железной дороги).

Подача вагонов к местам погрузки и их уборка осуществляется ОАО «РЖД». Погрузка вагонов производится на специально выделенных и оборудованных для этой цели местах погрузки.

Погрузка грузов осуществляется в соответствии с правилами перевозки грузов, техническими условиями погрузки и крепления грузов, технологией, существующей у Оператора и иными нормативными документами, действующими на железнодорожном транспорте. Заказчик обязан обеспечить Оператора необходимыми утвержденными чертежами и схемами погрузки и крепления грузов.

Сменно-суточное планирование обработки железнодорожного подвижного состава производится в соответствии с Месячным планом завоза экспортного груза, среднесуточной нормой выгрузки вагонов, с учетом наличия готовых к отправке импортных грузов, а также производственных возможностей Оператора.

Сменно-суточное планирование производится до 11:00 предплановых суток на период с 18:00 текущих суток до 18:00 следующих суток.

Оператор обеспечивает подачу на припортовую станцию (станция Автово, код станции 035601, код ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» 6623) суточных заявок на необходимое количество подвижного состава в соответствии со Сменно-суточным планом.

В случае если Заказчик не дал специальных указаний относительно необходимого типа и основных параметров вагонов, предназначенных для отгрузки груза, Оператор вправе заявить вагоны под ответственность Заказчика по своему усмотрению.

Заказчик должен обеспечить организацию перевозки по железной дороге, включая:

- Согласование условий и оплату перевозки;
- Своевременное обеспечение необходимым количеством подвижного состава для вывоза груза, с учетом типа и основных параметров вагонов;
- Предоставление необходимого количества пломб (запорно-пломбировочных устройств – ЗПУ), разработку чертежей, схем размещения и крепления нестандартных и негабаритных грузов;
- Обеспечение материалами, необходимыми для крепления груза.

Документы, подтверждающие выпуск товар таможенной в свободное обращение или оформление таможенного транзита должны быть переданы Заказчиком Оператору не позднее, чем за два часа до подачи подвижного состава под погрузку.

Не позднее, чем за сутки до планируемой отправки, Заказчик или Экспедитор направляет в производственную службу Оператора, в группу оформления железнодорожных документов



Сервисного центра Оператора по электронной почте инструкцию по погрузке, с перечнем контейнеров, запланированных к погрузке. При необходимости погрузки контейнера на определенную модель платформы или номер платформы, Заказчик обязательно указывает это в инструкции.

Отгрузка контейнеров производится Оператором от имени и по поручению Заказчика. Оператор по заявке Заказчика оформляет и визирует железнодорожные накладные в соответствии с инструкцией, предоставленной заказчиком. При необходимости, контейнеры пломбируются пломбами (запорно-пломбировочными устройствами – ЗПУ), предоставляемыми Заказчиком. Данные о количестве и номерах пломб вносятся в железнодорожную накладную.

#### Документооборот при вывозе контейнеров железнодорожным транспортом

Не позднее чем за семь суток до планируемой отправки груза Заказчик передает Заявку на организацию отправки импортного груза железнодорожным транспортом в импортный отдел Сервисного центра Оператора, группу оформления железнодорожных документов Сервисного центра Оператора, производственную службу Оператора по электронной почте на официальном бланке за подписью уполномоченного лица и печатью.

Заявка должна содержать следующие данные по планируемой отправке:

- Наименование экспедитора, номинированного Линией на вывоз контейнеров с Терминала железнодорожным транспортом;
- Количество платформ;
- Собственник платформ;
- Количество контейнеров, тип контейнеров;
- Станция назначения;
- Класс опасности (если есть).

Не позднее чем за семь суток до планируемой отправки, Заказчик или Экспедитор направляет в группу оформления железнодорожных документов Сервисного центра Оператора инструкцию по оформлению Железнодорожной заявки формы ГУ-12 по электронной почте на официальном бланке организации, за подписью уполномоченного лица и печатью.

Заказчик может предоставить в группу оформления железнодорожных документов Сервисного центра Оператора самостоятельно оформленную Заявку формы ГУ-12 в количестве трех экземпляров, за подписью и печатью Грузоотправителя.

При отправке груза железнодорожным транспортом не позднее чем за сутки до подхода судна и поступления контейнеров на Терминал, Заказчик направляет в производственную службу Оператора по электронной почте информацию по контейнерам, планируемым к отправке железнодорожным транспортом:

- Судозаход (дата прибытия, номер рейса);
- Номера контейнеров;
- Планируемая дата отправки контейнеров железнодорожным транспортом.

Не позднее, чем за сутки до планируемой отправки, Заказчик или Экспедитор направляет в группу оформления железнодорожных документов, импортный отдел и таможенную группу Сервисного центра Оператора по электронной почте инструкцию по оформлению железнодорожной накладной, содержащую всю необходимую для оформления информацию.

После получения инструкции по оформлению железнодорожной накладной и получения из таможенного органа Разнарядки со штампом «Вывоз разрешен», сотрудник импортного отдела

или таможенной группы Сервисного центра Оператора, вносит в АСУ информацию о таможенном оформлении товара и формирует разнарядку на железнодорожный транспорт.

После создания разнарядки на железнодорожный транспорт, сотрудник группы оформления железнодорожных документов производит оформление железнодорожной накладной, согласно полученной от Заказчика инструкции.

При оформлении груза по процедуре таможенного транзита, Экспедитор предоставляет в импортный отдел или таможенную группу Сервисного центра копию коносамента с оригинальным штампом таможенного органа «Погрузка разрешена», заверенным оттиском личной номерной печати и подписью инспектора таможни, а также инструкцию по оформлению железнодорожной накладной.

Сотрудники Сервисного центра Оператора вносят в АСУ на основании представленных документов отметку о разрешении погрузки контейнера и формируют разнарядку на ж.д.

После погрузки контейнера на платформу, сотрудник группы оформления железнодорожных документов передает Экспедитору (или его доверенному лицу) железнодорожную накладную и тальманский лист, для последующего таможенного оформления.

После получения оформленной в таможне Разнарядки, сотрудник импортного отдела или таможенной группы вносят в АСУ информацию о таможенном оформлении товара (номер Таможенной декларации), после чего груз считается разрешенным к вывозу с Терминале.

При необходимости переоформления ранее оформленной железнодорожной накладной, Заказчик или Экспедитор направляет соответствующий запрос в группу оформления железнодорожных документов Сервисного центра Оператора по электронной почте, в которой указывает причины переоформления и приложением новой инструкции.

После оформления железнодорожных документов на отправку контейнеров, на железнодорожной станции Автово оформляется квитанция о приеме груза к перевозке. Квитанция является подтверждением выдачи груза с КТ и приема Груза ж.д. перевозчиком.

Оформленная квитанция передается Заказчику сотрудниками группы оформления железнодорожных документов, в СЦ Оператора под роспись.

### **Экспортные контейнеры**

Не позднее, чем за 24 часа до планируемой даты подхода судна Линия предоставляет Оператору грузовой план погрузки судна (в формате EDIFACT, тип MOVINS) и список контейнеров, подлежащий погрузке (в формате EDIFACT, тип COPRAR).

#### **Прием контейнеров с автотранспорта на терминал**

До прибытия контейнера автомобильным транспортом, Заказчик обязан предоставить Оператору букинг с обязательным указанием:

- Номера букинга;
- Названия судна и планируемой даты его прихода, с указанием номера рейса;
- Номера контейнера, либо количество контейнеров каждого типоразмера (20'/30'/40'/45'), и статуса (груженые или порожние), по каждому из портов, терминалов и причалов в порту выгрузки, класс опасности по Правилам МПОГ (IMDG Code).

Букинг направляется Оператору по электронной почте на адрес, указанный в Договоре (в формате EDIFACT, тип COPARN) не ранее, чем за 30 дней, если иное не предусмотрено договором.

Букинг может быть двух видов: номерной (содержит перечень контейнеров с номерами) и количественный (только количество и тип контейнеров).

Экспортный отдел Сервисного центра проверяет корректную загрузку букинга в АСУ. При обнаружении ошибок, Оператор сообщает об этом Агенту. Агент после уведомления об обнаруженных ошибках обязан их устранить в течение 8 часов.

Прием контейнеров по букигам заканчивается за 24 часа до планируемой даты прихода судна, за исключением завоза контейнеров по прямому варианту. Завоз контейнеров менее чем за 24 часа, происходит по дополнительному согласованию Заказчика с Оператором. Изменения в букинге после начала грузовых операций не принимаются.

Оператор принимает контейнер от автоперевозчика при наличии автомобильного визита на данный контейнер, оформленного с удаленного рабочего места. Документом, подтверждающим сдачу перевозчиком контейнера на терминал, является Приемный акт.

Прием контейнера осуществляется по фактическому состоянию при обеспечении Оператором тальманского счета, Заказчиком – сюрвейерского счета. При отсутствии счета со стороны Заказчика, последний признает односторонний тальманский счет Оператора (в том числе Акт осмотра контейнера), отраженный в Приемном акте.

Не допускается приём контейнеров, без согласования с Заказчиком, с неисправностями запорного устройства, отсутствием пломб, нарушением геометрии контейнера, несоответствием маркировки опасного груза, согласно Правил МПОГ (IMDG Code), параметрам букинга.

Заказчик самостоятельно обеспечивает оформление в таможене закрытие доставки груза (при перевозке под таможенным контролем).

Информация о завозе контейнеров, содержащих опасный груз, должна быть согласована с Отделом планирования Оператора и передана Оператору по электронной почте не позднее, чем за 72 часа до прибытия контейнеров на Терминал.

Процедура передачи груза от автотранспорта Терминалу аналогична процедуре получения груза автотранспортом от Терминала.

Для завоза контейнера на Терминал Заказчик оформляет Заявку на автомобильный визит на сайте Оператора, заполняя обязательные поля электронной формы с обязательным указанием номера экспортного букинга, полученного от Линии.


После прибытия водителя в Сервисный центр Оператора для оформления документов на ввоз груза, техник автогруппы проверяет соответствие данных указанных в автомобильном визите с документами представленными водителем.

После завершения проверки документов, техник автогруппы Сервисного центра регистрирует заявку на автомобильный визит в АСУ, распечатывает и передает водителю два экземпляра пропуска на Терминал и маршрутный лист. Один экземпляр пропуска водитель предъявляет и передает сотруднику Службы охраны при въезде на Терминал, второй при выезде.

В случае обнаружения повреждений контейнера составляется Акт осмотра контейнера. Он должен быть подписан представителем стороны сдающей груз и представителем Оператора.

По факту выгрузки контейнера АСУ производит автоматическое формирование Приемного акта.

Техник автогруппы при выезде автотранспорта с территории Терминала проверяет в АСУ факт выгрузки контейнера с автомашины, распечатывает и заверяет печатью по два экземпляра Приемного акта и Акта осмотра контейнера, после чего водитель подписывает все экземпляры документов. Первый экземпляр документов остается у Оператора, второй у автоперевозчика.

 <b>КОНТЕЙНЕРНЫЙ</b> <b>ТЕРМИНАЛ</b> <b>САНКТ-ПЕТЕРБУРГ</b>	Адрес: 198096, Россия, Санкт-Петербург, Угольная гавань, Элеваторная площадка, 22, лит. "Ц" Телефон: +7(812)335 71 11 Факс: +7(812)335 76 36
<b>Примемный акт N (номер) от (дата, время)</b>	
Экспорт ПЗТК ЗАО «КТСП» приказ № 931 от 02.11.2011	
<b>По документам</b> Получатель (Клиент): Отправитель: Накладная №: Контейнер: Тип размер контейнера:	Экспедитор: Договор: Станция: Вагон(автомобиль): Тара: Брутто: Букинг:
	Поезд: Дорога: Груз: Пломбы: Класс опасности: Судозаход:
<b>Принято на склад:</b> Контейнер: Тип размер контейнера: Сопутствующий коммерческий акт: Приложены:	Тара: Брутто: Грузоподъемность:
Представитель ЗАО «КТСП» _____ (Ф.И.О., подпись)	Представитель получателя: _____ (Ф.И.О., подпись, расшифровка)

### Прием контейнеров с железнодорожного транспорта на терминал

Не позднее чем за 24 часа до прибытия контейнера железнодорожным транспортом, Заказчик обязан предоставить Оператору букинг с обязательным указанием:

- Номера букинга;
- Названия судна и планируемой даты его прихода, с указанием номера рейса;
- Номера контейнера, либо количество контейнеров каждого типоразмера (20'/30'/40'/45'), и статуса (груженые или порожние), по каждому из портов, терминалов и причалов в порту выгрузки;
- Класс опасности по Правилам МПОГ (IMDG Code).

Оператора обслуживает железнодорожная припортовая станция (для ЗАО «КТСП» станция Автото, код станции 035601, код ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» 6623 Октябрьской железной дороги).

Подача вагонов к местам выгрузки и их уборка осуществляется ОАО «РЖД». Выгрузка вагонов производится на специально выделенных и оборудованных для этой цели местах выгрузки.

Выгрузка грузов осуществляется в соответствии с правилами перевозки грузов, технологией, существующей у Оператора и иными нормативными документами, действующими на железнодорожном транспорте.

Долгосрочное планирование подачи подвижного состава производится на основании заявок Заказчиков, после согласования Оператором с ОАО «РЖД» плана перевозок экспортных грузов, следующих через припортовые станции. Заявки подаются Заказчиком до 15 числа предпланового месяца.

По заявке Заказчика, при наличии производственной возможности, Оператор производит подтверждение дополнительного завоза груза.

По запросу Заказчика, Оператор предоставляет номер телеграммы, подтверждающей прием груза по Месячному плану завоза экспортного груза или копию данной телеграммы.

Отправляемый в адрес Оператора груз должен направляться только через припортовую станцию (для ЗАО «КТСП» станция Автово, код станции 035601, код ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» 6623).

Заказчик обеспечивает внесение в графу товаротранспортного документа «Получатель» ОАО «Морской порт Санкт-Петербург», а также указание в графе «Особые заявления и отметки отправителя» Оператора и однозначное указание в железнодорожной накладной сведений о том, что груз следует для Заказчика, в распоряжение Заказчика или принадлежит Заказчику.

Возможная переадресовка вагонов, в случае отступления от этого правила, должна быть согласована и оплачена Заказчиком самостоятельно.

Оператор обеспечивает раскредитование железнодорожных накладных на припортовой станции.

При приеме контейнеров от железнодорожного перевозчика и обнаружении несоответствия наименования, массы, количества мест груза данным, указанным в перевозочном документе, повреждения или порчи груза, обнаружения груза без перевозочных документов, перевозочных документов без груза, Оператор, если не предусмотрено иное, обеспечивает оформление заявок на составление перевозчиком коммерческих актов.

В иных случаях, предусмотренных Правилами составления актов при перевозках грузов железнодорожным транспортом, Оператор обеспечивает оформление актов общей формы.

Оператор не принимает груз при отсутствии в перевозочных документах информации, которая необходима для разметки подвижного состава и оформления Приемного акта. Также Оператор не принимает груз при разночтении между фактической массой, количеством мест груза и данными, указанными в перевозочном документе. Оператор письменно уведомляет Заказчика о непринятии груза. Заказчик оплачивает все расходы, связанные с простоем подвижного состава и использованием путей общего пользования, в период уточнения, получения необходимой информации.

Заказчик должен обеспечить согласование с ОАО «РЖД» обратную перевозку или передачу подлежащих возврату железнодорожных порожних вагонов, платформ, материалов для крепления грузов и прочего оборудования, поступившего с грузом к Оператору.

Заказчик обязан обеспечить предоставление оформленных и завизированных железнодорожных накладных на возврат железнодорожного подвижного состава не позднее, чем за сутки до прибытия платформ.

Если иное не предусмотрено условиями договора, Заказчик должен возместить Оператору расходы, установленные для грузоотправителей Уставом железнодорожного транспорта Российской Федерации, тарифными руководствами ОАО «РЖД» и правилами перевозок. Это касается расходов, не включенных в тарифы Оператора и связанных с расчетами с железнодорожным

перевозчиком, в том числе по добору провозной платы, дополнительным сборам и услугам. Это правило действует в отношении импортных, экспортных и транзитных контейнеров.

#### Документооборот при завозе контейнеров железнодорожным транспортом

##### Поступление груза железнодорожным транспортом.

До момента прибытия вагона с контейнером на железнодорожную станцию Автово, Линия передает по электронной почте в экспортный отдел Сервисного центра Оператора Заявку на открытие букинга. Заявка оформляется в произвольном виде, и должна содержать следующие данные:

- Линия;
- Номер, тип, размер контейнера;
- Номер букинга;
- Наименование Судна;
- Выходной номер судозахода;
- Порт выгрузки (международная кодировка терминала).

В случае отсутствия Заявки на открытие букинга, прибывшие в адрес Оператора контейнеры помещаются на Терминале в отдельный штабель до получения от Линии Заявки на открытие букинга.

После приема прибывших контейнеров на Терминале группа оформления железнодорожных документов Сервисного центра Оператора производит формирование и распечатку Приемных актов в двух экземплярах и сверяет информацию указанную в железнодорожной накладной, с данными по приему контейнера на Терминале. В случае выявления несоответствий, Сервисный центр информирует Заказчика по электронной почте о таком несоответствии.

При получении из Сервисного центра уведомления о поступлении контейнеров с дефектом, с несоответствием фактической информации по грузу с информацией указанной в перевозочным документе, с повреждением (порчей) груза, повреждением (отсутствием) пломб, Заказчик направляет в группу оформления железнодорожных документов Сервисного центра информацию о дальнейших действиях с контейнером. Информация направляется по электронной почте не позднее чем через 12 часов с момента получения данного уведомления.

После проведения проверки соответствия данных в Приемном акте, сотрудник группы оформления железнодорожных документов заверяет подписью и печатью, два экземпляра Приемных актов и формирует комплект документов для выдачи Заказчику. Комплект состоит из раскредитованных железнодорожных накладных с товаросопроводительными документами и двух экземпляров Приемных актов на каждый контейнер. Сформированный комплект документов передается Заказчику сотрудниками экспортного отдела Сервисного центра Оператора под роспись в реестре передачи документов.

#### Размещение контейнеров на терминале, терминальные операции

Размещение контейнеров на терминале, терминальные операции производится аналогично размещению импортных контейнеров, о чём сказано выше.

#### Прием и погрузка судна

Планирование обработки судна при погрузке экспортного груза является частью общего планирования обработки судов (см. Прием и выгрузка судна)

Экспортный отдел Сервисного центра ежедневно, на основании формируемого в АСУ отчета, информирует Заказчика о приеме контейнеров на Терминале и собирает информацию о планируемых датах выпуска Поручения в таможне и погрузки.

Экспедитор самостоятельно организует оформление экспортного груза в таможне. После завершения оформления Поручения на погрузку в таможне Экспедитор передает их в экспортный отдел Сервисного центра.

Экспортный отдел Сервисного центра после получения оформленного в таможне Поручения на погрузку, производит в АСУ привязку контейнеров к номеру Поручения.

Не позднее, чем за 72 часа до начала грузовых операций на судне Агент высылает предварительный погрузочный список. Экспортный отдел проводит проверку данных, содержащихся в списке. В случае неточностей он оперативно информирует Линию или Экспедитора по электронной почте, направляя извещение на заранее оговоренные адреса.

За 24 часа до планируемого времени постановки Судна к причалу производится закрытие погрузочного списка. Экспортный отдел проверяет наличие оригиналов всех выпущенных поручений и ИМО деклараций на опасный груз.

Передача контейнеров на Судно осуществляется Оператором на основании Поручения на погрузку экспортного груза, оформленного Заказчиком и имеющего разрешительные отметки таможни. Поручение, надлежащим образом оформленное в таможенном органе, принимается Оператором не позднее, чем за 24 часа до прибытия Судна.

Факт приема контейнеров судном подтверждается распиской администрации судна (штурманской распиской) в поручении на отгрузку экспортных контейнеров. В штурманской расписке подтверждается количество погруженных на судно контейнеров, даты приема, а в случае расхождения количества, веса, качества груза администрация судна делает соответствующие оговорки.

Не позднее 24 часов с момента окончания погрузки Судна Агент предоставляет в отдел оформления судовых документов и экспортный отдел Сервисного центра комплект оформленных Коносаментов и Поручений с отметками таможни и Администрации судна.

Сотрудники экспортного отдела Сервисного центра вносят в АСУ, данные об окончании хранения контейнеров. Дата окончания хранения контейнеров соответствует дате расписки Администрации судна о приеме груза в Поручении на погрузку.

Отправитель: (наименование Грузоотправителя согласно ДТ)		Поручение № на отгрузку экспортных грузов					
Грузополучатель: (наименование Грузополучателя согласно ДТ)		Расписка администрации судна					
Извещать по адресу: (Указание организации и(или) лица, которых необходимо известить о прибытии груза в порт назначения)		Груз На т/х Принял					
Порт погрузки: <u>                  ST.PETERSBURG                  </u>		Судно: _____ Порт выгрузки: _____					
Наименование груза: _____		Код ТН ВЭД					
Фрахт	Наименование груза	Масса			Склад	№ п/акта	№ ж/д накладной или ТН(CMR)
		груз нетто	груз брутто	брутто			
Дополнительные указания							
	Итого:						
ДТ №					Оплата: 1 Категория _____ 2 Категория _____ 3 Категория _____ (указать номер договора)		
Отметки таможни					Хранение: _____ Клиент: _____		
Отметки пограничной службы					Отметки Сервисного Центра		
Документы направить	Оригинал К/С	Копии К/С	Спецификации	Сертификаты	Штурманские расписки		
Судовой почтой							
В сервисный центр							

Представитель линии: (Ф.И.О., контактный телефон)

Поручение напечатал: (Ф.И.О., контактный телефон)



## **Обработка контейнеров, требующих температурных режимов**

Оператор обрабатывает, хранит и осуществляет контроль температуры контейнеров с заданным температурным режимом, вне зависимости от того, является ли система навесной или встроена в контейнер. Хранение данных контейнеров осуществляется на специально оборудованных площадках.

Основанием для подключения импортного контейнера к электропитанию является температурный режим, заявленный в коносаменте, для экспортного контейнера – температурный режим, заявленный в экспортном букинге. В том случае, если температурный режим не заявлен, то подключение не производится.

Отключение или подключение электропитания контейнеров со специальным температурным режимом на судне и уборка кабелей в штатные места обеспечивается судовой администрацией.

Для обеспечения контроля указанного в грузовых документах температурного режима, Заказчик должен оснастить контейнер со специальным температурным режимом устройством для визуального контроля температуры груза.

Во время хранения контейнеров персонал Оператора осуществляет визуальный или дистанционный контроль и мониторинг температурных режимов на регулярной основе.

При обнаружении неисправности рефрижераторной установки Оператор направляет Заказчику уведомление для получения инструкций по устранению возможных последствий.

Отключение контейнеров от электросети производится перед отгрузкой на транспортное средство.

В случае необходимости подключения рефрижераторного контейнера, хранящегося не на рефрижераторной площадке, к источнику электропитания, контейнер, по заявке Заказчика, перемещается в зону хранения рефрижераторных контейнеров с последующим его подключением.

## **Обработка контейнеров с опасным грузом**

Заявка о завозе контейнеров, содержащих опасный груз, должна поступать Оператору не позднее, чем за 72 часа до прибытия контейнеров на терминал.

Информация должна содержать:

- Номер контейнера;
- Полное, точное наименование груза, класс по Правилам МПОГ (IMDG Code), подкласс, включая сопутствующие подклассы согласно Правил МПОГ, номер страницы соответствующего документа;
- Ожидаемое время хранения груза на терминале;
- Разрешение государственных контролирующих организаций.

Обработка, хранение опасных грузов, или контейнеров с опасными грузами осуществляется в соответствии с Правилами МПОГ (IMDG Code) и правилами, принятыми Оператором. Подачу транспортных средств, в зону производства работ при перегрузке опасных грузов перегружаемых по прямому варианту обеспечивает Заказчик.

Грузы класса 6, опасные грузы в контейнерах-цистернах, грузы категорий 415-418, 521-523, грузы, имеющие дополнительный класс опасности 6, а также грузы, образующие при реакции и

взаимодействии с другими веществами вещества классов б хранению на терминале не подлежат и перегружаются по прямому варианту.

### **Дополнительная информация**

Оператор имеет право не принимать:

- Контейнеры, прибывшие без согласования с Оператором или на транспортных средствах, не подтвержденных к обработке Оператором;
- Контейнеры, прибывшие без документов, необходимых для приема груза Оператором или с неправильно оформленными документами;
- Контейнеры, прибывшие с нарушением сроков, если данные сроки были указаны Оператором или согласованы с Оператором;
- Контейнеры, прибывшие без согласования с Оператором специальных условий перегрузки и хранения в случаях предусмотренных данным Порядком;
- Контейнеры, запрещенные к ввозу, вывозу, перевозке или перегрузке согласно действующим нормативным актам и правилам перевозок;
- Контейнеры, перегрузка или хранение которых невозможны по технологии, существующей у Оператора;
- Контейнеры, которые не приняты Оператором, должны быть незамедлительно вывезены с территории терминала Оператора.

Оператор не несет ответственности за проверку подлинности подписей и печатей на предоставляемых документах, а также не обязан проверять полномочия лиц, предоставляющих документы на бумажном носителе или путем электронного документооборота, если это прямо не предусмотрено положениями Законодательства Российской Федерации.

В случае изменения или корректировки информации, содержащейся в документах, все вносимые изменения должны быть заверены только уполномоченным представителем Заказчика, ответственного за предоставление данных сведений, с указанием даты, когда изменения были внесены. В противном случае Оператор оставляет за собой право не принимать данные исправления в работу.

### **Особые обстоятельства**

К особым обстоятельствам относятся:

- Невыдача груза администрации судна (непогруз);
- Неполная выдача груза Администрации судна (недогруз);
- Перенос погрузки на другое судно после окончания таможенного оформления;
- Отказ отправителя от отправки груза (отказ от экспорта).

Во всех перечисленных случаях Заказчик самостоятельно решает вопросы, связанные с переоформлением груза в таможне, изменением экспортного букинга и согласованием с Линией переноса отправки на другое судно.

Заказчик обязан известить экспортный отдел Сервисного центра обо всех изменениях, связанных со сменой букинга и переносом погрузки на другое судно.

При непогрузке Заказчик обязан предоставить в экспортный отдел Сервисного центра ранее изданное поручение с внесенными изменениями, с разрешительными отметками таможни.

При недогрузе, когда часть коносаментной партии (партии груза) была погружена на судно, а часть осталась на Терминале в Постоянной зоне таможенного контроля (ПЗТК), Заказчик обя-

зан издать новое поручение на остаток груза и произвести по нему все необходимые формальности и действия.

В случае отказа от экспорта, если товар не помещен под таможенный контроль, его вывоз с территории Постоянной зоны таможенного контроля (ПЗТК) производится на основании письменной Заявки Заказчика.

В случае отказа от экспорта товаров, помещенных под таможенный режим экспорта, для вывоза товаров с территории Постоянной зоны таможенного контроля (ПЗТК), Заказчик обязан предоставить в экспортный отдел Сервисного центра письменное разрешение таможенного органа на вывоз, с разрешительными отметками «Вывоз разрешен», заверенное личной номерной печатью сотрудника таможни.

При оформлении процедуры реэкспорта Заказчик обязан предоставить начальнику Сервисного центра письменное уведомление о начале процедуры реэкспорта. После получения подтверждения на реэкспорт Заказчик обязан оформить контейнер в соответствии с процедурами, предусмотренными для экспортных контейнеров.

## Производственная инструкция для тальмана

Введена в действие приказом от «\_\_» \_\_\_\_\_ 2013г. №\_\_

### Введение

Настоящая Инструкция разработана в соответствии с «Квалификационным справочником профессий рабочих, которым устанавливаются месячные оклады», утвержденным Постановлением Государственного комитета СССР по труду и социальным вопросам и ВЦСПС от 20.02.1984 № 58/3-102, действующей Инструкцией по охране труда для тальмана.

Подразделение (отдел): тальманская группа, Дирекция по производству ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург» (далее ЗАО «КТСП»).

Полное наименование профессии: **тальман**.

Работник принимается на работу по профессии тальман и освобождается от нее приказом Управляющего директора ЗАО «КТСП».

Настоящая Инструкция устанавливает трудовые обязанности тальмана.

Тальман непосредственно подчинен и получает приказы и распоряжения от старшего тальмана.

Требования настоящей Инструкции обязательны для работников ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург» (далее – ЗАО «КТСП»), выполняющих работы по профессии тальман.

Один экземпляр настоящей Инструкции выдается каждому тальману под роспись.

#### 1. Общие положения

1.1 К работе тальманом допускаются лица не моложе 18 лет, прошедшие предварительный медосмотр в случаях и порядке, предусмотренных действующим законодательством РФ и не имеющие противопоказаний к выполнению работ по вышеуказанной профессии.

1.1.1 До допуска к самостоятельной работе тальман должен пройти: вводный и первичный инструктаж на рабочем месте, знать настоящую инструкцию, правила охраны труда в морских портах, правила пожарной безопасности.

1.2 В процессе работы **тальман обязан:**

1.2.1 Выполнять требования настоящей инструкции, правил охраны труда в морских портах, правил пожарной безопасности, производственной санитарии, соблюдать личную гигиену.

1.2.2 Выполнять действующие правила внутреннего трудового распорядка.

1.2.3 Проходить:

повторный инструктаж – один раз в три месяца;

периодические медицинские осмотры в случаях и порядке, предусмотренных действующим Законодательством РФ.

1.3 **Тальман должен знать:**

1.3.1 Основы организации и правила охраны труда при погрузо-разгрузочных работах, порядок производства операций.

1.3.2 Виды тары и упаковки.

1.3.3 Свойства грузов, правила их перевозки, погрузки, выгрузки, складирования и хранения.

1.3.4 Нумерацию, расположение причалов и складов (штабелей), причальных и складских кранов, железнодорожных путей

- 1.3.5 Имеющиеся на территории ЗАО «КТСП» дороги, проезды, тротуары, переходные сооружения через железнодорожные пути и пользоваться ими для безопасного перемещения.
- 1.3.6 Критерии, определяющие пригодность контейнера к безопасной эксплуатации, рекомендованные Российским морским регистром (Приложение к настоящей производственной инструкции тальмана).
- 1.3.7 Правила переработки крупнотоннажных контейнеров.
- 1.3.8 Правила безопасной обработки крупнотоннажных контейнеров с опасным грузом, маркировку контейнеров с опасным грузом.
- 1.3.9 Правила размещения грузов на площадке.
- 1.3.10 Формы и правила оформления грузовых документов, коммерческих актов и актов общей формы.
- 1.3.11 Порядок по обработке, хранению и отгрузке импортного груза (автомобилей), поступающего в постоянную зону таможенного контроля (ПЗТК) ЗАО «КТСП» на судах (паромах).
- 1.3.12 Государственные стандарты на тару и упаковку.
- 1.3.13 Правила учета пломбирующих устройств.
- 1.3.14 Правила пломбирования вагонов и контейнеров на железнодорожном транспорте.
- 1.3.15 Правила внутреннего трудового распорядка.

## 2. Обязанности тальмана перед началом работы

### **Тальман обязан:**

#### 2.1 Получить от производителя работ предсменный инструктаж:

- наименование, характеристики и свойства перерабатываемых грузов;
- о технологическом варианте предстоящих работ;
- о необходимых мерах личной безопасности;
- о расположении рабочего места и правилах его выбора в процессе рабочей смены.

#### 2.2 Получить от производителя работ задание;

#### 2.3 Получить радио-терминал и радиостанцию, под роспись в журнале учета радио-терминалов и радиостанций.

## 3. Обязанности тальмана во время работы.

Во время работы тальман должен:

- 3.1 Внимательно сверять номера контейнеров (буквенный префикс, цифровой), указанный в АСУ «Солво» с фактическим номером на контейнерах, указанных со всех сторон контейнеров.
- 3.2 Внимательно сверять тип и размер принимаемых контейнеров (код ИСО) указанный в АСУ «Солво» с фактическими трафаретами на контейнерах.
- 3.3 Все пломбы, которыми опломбирован контейнер, необходимо в АСУ «Солво» при помощи радио-терминала отобразить со всеми буквами, знаками, цифрами.
- 3.4 Если пломба фактически отсутствует, навешена на левую створку двери, сломана или не читается, необходимо в АСУ «Солво» при помощи радио-терминала внести повреждение: «Пломба не читается» или «Пломба отсутствует», а так же составить (оформить) «Акт осмотра контейнера». Указать в Акте и в АСУ «Солво» при помощи радио-терминала номер новой пломбы, которая была навешена, при этом старая пломба должна быть удалена. Составленный Акт в ту же смену передается в Сервисный центр ЗАО «КТСП».
- 3.5 Если контейнер имеет серьезные повреждения (пробоина, отверстие, нарушение геометрии), при которых имеется доступ к грузу, тальман должен в АСУ «Солво» при помощи радио-терминала внести повреждения и составить «Акт осмотра контейнера», с подробным описанием всех повреждений.

- 3.6 В случае выявления несоответствий данных в АСУ «Солво» с фактическими, необходимо сообщить об этом в Сервисный центр ЗАО «КТСП» для оперативного внесения исправлений.
- 3.7 При проведении таможенных, ветеринарных, фитосанитарных досмотров необходимо:
- проверить у экспедиторов в документах отметку Сервисного центра ЗАО «КТСП»;
  - перед вскрытием сверять номера контейнеров;
  - составлять тальманские листы, в которых указывать номера контейнеров, тип и размер, номера пломб;
  - после закрытия проверять правильность пломбирования контейнеров;
  - указывать в тальманских листах новые пломбы;
  - вносить новые пломбы в АСУ «Солво» при помощи радио-терминала.
- 3.8 При проведении таможенного, ветеринарного, фитосанитарного досмотров запрещается вскрывать контейнер без разрешения таможенной, ветеринарной, фитосанитарной служб.
- 3.9 При проведении взвешивания грузов (контейнеров) необходимо: составлять тальманские листы с указанием номеров контейнеров, веса тары контейнеров, веса ролл-трейлеров, даты проведения взвешивания, общего веса контейнеров.
- 3.10 При выгрузке автомобилей с судна необходимо:
- производить сканирование автомобилей, распечатывать «Задание на размещение», в котором указан номер складской ячейки единицы груза;
  - проверять модель транспортного средства;
  - сверять VIN номер транспортного средства.
- 3.11 При выдаче автомобилей со склада необходимо:
- получать от экспедитора «Наряд-задание» на отгрузку автомобилей;
  - распечатывать «Наряд на перемещение автомобилей на одну загрузку» и «задание на отгрузку» (отдельно на каждую транспортную единицу);
  - сверять VIN номер транспортного средства с «Наряд-заданием»;
  - производить сканирование автомобилей;
  - оформлять и распечатывать необходимый для оформления комплект документов.
- 3.12 При приеме, выдаче груза (контейнеров) на/с железнодорожного транспорта необходимо:
- производить осмотр и описание подвижного состава в АСУ «Солво», с указанием № пути, разметки на пути, класса платформы, грузоподъемности платформы, собственника платформы;
  - сверять фактические данные с данными по прибывшему составу из АСУ «Солво», в случае несоответствий или расхождений фактических данных с документальными, в том числе нечитаемая или поврежденная пломба, наличие пломб не указанных в документах, составляется Акт Общей Формы с обязательным подписанием у представителя железнодорожной станции Автово, код станции 035601, код ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» 6623»;
  - производить осмотр и описание контейнеров в АСУ «Солво», в случае обнаружения повреждений контейнеров, отсутствия пломб, доступа к грузу из-за повреждения контейнеров, составляется Акт о повреждении контейнера с подписанием у представителя железнодорожной станции Автово, код станции 035601, код ОАО «Морской порт Санкт-Петербург» 6623»
- 3.13 При описании и осмотре подвижного состава необходимо обратить внимание на:
- состояние фитингов на платформах;

- состояние контейнеров в техническом и коммерческом плане (обязательно проверяется целостность всех пломб и закруток, путем тщательного визуального осмотра).

4. Во время работы **тальманам запрещается:**

- 4.1 Покидать определённое производителем работ рабочее место без его ведома, исключая случаи, когда дальнейшее нахождение на нём становится небезопасным;
- 4.2 При погрузке (выгрузке) контейнеров запрещается:
  - 4.2.1 Находиться ближе 5 метров от находящегося на весу контейнера, а также находиться в момент установки (снятия) контейнера на железнодорожную платформу, кузов (прицеп) автомобиля, между застропленным и рядом стоящим контейнером.
  - 4.2.2 Находиться в контейнере во время движения и маневрирования в нём погрузчика.
  - 4.2.3 Находиться при перегрузке крупнотоннажных контейнеров в местах их складирования и на трассах движения автоконтейнеровозов и других машин.
  - 4.2.4 В процессе открывания дверей груженого контейнера находиться с внешней стороны дверей, во избежание получения травмы от возможного падения груза.
- 5. Требования охраны труда в аварийных ситуациях.
  - 5.1 В случае обнаружения на рабочих местах нарушений технологии производства работ, требований охраны труда, возникновения ситуаций, которые могут повлиять на безопасность и здоровье работающих, тальман обязан приостановить работы и сообщить об этом производителю работ, немедленно покинуть опасную зону и не допускать туда людей.
  - 5.2 В случае возникновения загорания немедленно оповестить своего руководителя, принять меры к тушению пожара.
- 6. Требования по окончании работы.
  - 6.1 Сдать радио-терминал и радиостанцию, под роспись в журнале учета радио-терминалов и радиостанций.
  - 6.2 Очистить от пыли и грязи индивидуальные средства защиты, при необходимости сдать их для специальной санитарной обработки.

7. Ответственность.

**Тальман несет ответственность за:**

- 7.1 Неисполнение либо ненадлежащее выполнение требований, предусмотренных настоящей производственной инструкцией тальмана.
- 7.2 За соблюдение производственной, трудовой и исполнительской дисциплины.
- 7.3 Соблюдение правил внутреннего трудового распорядка, охраны труда, техники безопасности, пожарной безопасности.

**СОГЛАСОВАНО:**

Директор по производству  
«\_\_\_»\_\_\_\_\_2013г

Старший инженер по охране труда и технике безопасности  
«\_\_\_»\_\_\_\_\_2013г.

Юрисконсульт  
«\_\_\_»\_\_\_\_\_2013г.

## Список иллюстраций

1. Стр.6 – Схема морского порта «Большой порт Санкт-Петербург», ООО «Морской Петербург», [www.morspb.ru](http://www.morspb.ru), 2014
2. Стр.15 – тх «Onego Fighter», выгрузка в Морском порту Санкт-Петербург, ЗАО «Перстикко», 2010
3. Стр.16 – пк «Богатырь-3» у причала ЗАО «Перстикко» в Морском порту Санкт-Петербург, 2010
4. Стр.17 – Схема контейнерного терминала «Контейнерный терминал Санкт-Петербург (КТСП)»
5. Стр.18 – Причальные контейнерные перегружатели на контейнерном терминале Eurogate, Гамбург, Германия, 2010
6. Стр.18 – Контейнерный козловой кран Konecranes ARTG
7. Стр.19 – Ричстакер Kalmar (Cargotec) грузоподъемностью 42-45 тонн
8. Стр.19 – Технический рисунок автоконтейнеровоза Kalmar CSC (Cargotec)
9. Стр.20 – Вилочный погрузчик Kalmar (Cargotec) грузоподъемностью 28-52 тонны
10. Стр.21 – Пакетирование железнодорожных колесных пар для погрузки на тх «Nirint Hollandia», ЗАО «Перстикко», 2010
11. Стр.22 – тх «MSC Matilde» под грузовыми операциями на терминале Eurogate, Гамбург, 2010
12. Стр.23 – Морской крупнотоннажный контейнер
13. Стр.24 – Контейнер-цистерна компании Hooyer-Group, Гамбург, Германия
14. Стр.25 – Флекси-танк компании Hooyer-Group, Гамбург, Германия
15. Стр.27 – Табличка КБК и КТК крупнотоннажного морского контейнера
16. Стр.28 – Документ учета (ДУ) ЗАО «Первый контейнерный терминал», Санкт-Петербург, с отметками о повреждении контейнеров
17. Стр.34 – Грузчики терминала Юг-2, Усть-Луга, Ленинградская область, 2011
18. Стр.34 – Суточная сводка о стоянке и движении судов в морском порту «Большой порт Санкт-Петербург», 2014
19. Стр.41 – Контейнерный терминал Tollerport, Гамбург, Германия, 2010
20. Стр.42 – Механизированная линия контейнерного терминала по перегрузке крупнотоннажных морских контейнеров
21. Стр.42 – Рабочая технологическая карта перегрузки (РТК) КТСП
22. Стр.43 – тх «Beauforce» в море
23. Стр.44 – Выгрузка тяжеловеса в порту Бандар-Бушер, Иран, 2004
24. Стр.46 – Поперечный разрез сухогрузного судна
25. Стр.47 – Технический рисунок судового крана Liebherr грузоподъемностью 32-45 тонн
26. Стр.49 – тх «Сормовский-3066» у причала на Набережной лейтенанта Шмидта, Санкт-Петербург, 2011
27. Стр.52 – Поперечный разрез ячеистого контейнеровоза
28. Стр.53 – тх «Bianca Rainbow» под грузовыми операциями на терминале Burchardkai, Гамбург, Германия, 2010
29. Стр.55 – тх «Lena», завершение погрузки генерального груза на причале ЗАО «Перстикко», Санкт-Петербург, 2004
30. Стр.56 – Технический рисунок экспортного вагона-хоппера
31. Стр.65 – Вагон-хоппер перед погрузкой на борт тх «Nirint Hollandia» для отправки из Санкт-Петербурга в порт Гавана, Куба. ЗАО «Перстикко», 2010
32. Стр.70 – Маркировка опасных грузов
33. Стр.71 – Знаки опасности, установленные согласно требованиям Международного кодекса морской перевозки опасных грузов МК МПОГ (IMDG Code)
34. Стр.71 – Паспорт безопасности химической продукции, 2014
35. Стр.72 – Паспорт безопасности химической продукции (форма ЕС), 2014



36. Стр.74 – Декларация опасного груза для целей морской перевозки (формы ЕС и РФ), 2008
37. Стр.75 – Контейнер-цистерна со знаками опасности классов 5.1 и 8 (перекись водорода 70 %)
38. Стр.76 – Ящичный груз на открытой площадке ЗАО «Перстик» в Морском порту Санкт-Петербург, 2008
39. Стр.77 – Сертификат соответствия упаковки требованиям международных и национальных регламентов по перевозке опасных грузов, 2014
40. Стр.78 – Фумигационный сертификат (Российская Федерация)
41. Стр.80 – Неупакованный груз с экспортной маркировкой на открытой площадке в Морском порту Санкт-Петербург, ЗАО «Перстик», 2008
42. Стр.94 – Уголь на открытой площадке в порту Высоцк, 2013
43. Стр.102 – Декларация безопасности пищевой продукции растительного происхождения, 2014
44. Стр.102 – Фитосанитарный сертификат (ЕС, Франция), 2014
45. Стр.103 – Фитосанитарный сертификат (Индия), 2014
46. Стр.104 – Копия фидерного коносамента с отметками Карантинного фитосанитарного контроля, Балтийской таможни и Агента судна (Судоходной линии), 2014
47. Стр.106 – Акт фитосанитарного контроля с приложением, 2014
48. Стр.113 – Погрузка лесных грузов в Ленинградском порту. Мерный станок и тальман. Фотография 1960-х годов
49. Стр.116 – Один из трех индоссированных оригиналов коносамента, 2014
50. Стр.117 – Линейная букинг-нота «Onlinebooking», 2002
51. Стр.118 – Штурманская расписка – на поручении и самостоятельная, англоязычная, 2008
52. Стр.119 – Грузовой манифест тх «Geise», погрузка в Морском порту Санкт-Петербург, ЗАО «Перстик», 2008
53. Стр.120 – Грузовой план тх «Geise», погрузка в Морском порту Санкт-Петербург, ЗАО «Перстик», 2008
54. Стр.121-123 – Информация о грузе. Отгрузка вертолета Ми-17 на 40” флэтреке из порта Санкт-Петербург в порт Коринто, Никарагуа, 2009
55. Стр.123 – Фюзеляж вертолета Ми-17, подготовленный к отгрузке на 40’ флэтреке из порта Санкт-Петербург в порт Коринто, Никарагуа, 2009
56. Стр. 127 – Повреждение тары экспортного груза и его неправильная маркировка
57. Стр.130 – Генеральный акт тх «Alana», приход в Санкт-Петербург 14.02.2010
58. Стр.131 – Разрядка на выдачу импортного груза, прибывшего в Морской порт Санкт-Петербург на борту тх «Alana» 14.02.2010

## Список литературы

1. Э.М.Шматов. Тальман морского порта. Москва, «Транспорт», 1980
2. О.И.Щукин. Общий курс транспорта. Конспект лекций. Издание 2-е. ГМА им. С.О. Макарова, Санкт-Петербург, 2011
3. Производственная инструкция для тальмана ЗАО «КТСП, Санкт-Петербург, 2013
4. Е.Г.Фрид. Устройство судна. «Судостроение», Ленинград, 1990
5. Г.И.Белозеров, Л.М.Гаськов, М.С.Ясев. Экономика, организация и планирование работы морского транспорта. «Транспорт», Москва, 1966-1977
6. Контейнерные и контрейлерные перевозки. Справочник. ОАО «Российские железные дороги», Центр по перевозке грузов в контейнерах «Трансконтейнер», Москва, «Сандика Плюс», 2005.
  
7. Приказ Федеральной службы безопасности Российской Федерации от 8 ноября 2012 г N 562 «Об утверждении Административного регламента Федеральной службы безопасности Российской Федерации по исполнению государственной функции по осуществлению пограничного контроля в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации».
8. Таможенный кодекс Таможенного союза (приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27 ноября 2009 года, № 17)
9. ГОСТ 14192-96. Межгосударственный стандарт. «Маркировка Грузов». Москва, Стандартинформ, 2011
10. Правила морской перевозки разрядных грузов РД 31.11.32.01-84.
11. Порядок производства операций на Контейнерном Терминале на Контейнерном Терминале ЗАО «КТСП», 2013
12. Положение о документообороте ЗАО «КТСП», 2014
13. Инструкция по перевалке опасных грузов на ЗАО «КТСП», 2014.
  
14. [www.terminalspsb.ru](http://www.terminalspsb.ru), ЗАО «Контейнерный терминал Санкт-Петербург»
15. <http://www.pasp.ru>, ФГУ «Морская администрация «Большого порта Санкт-Петербург»
16. <http://www.rs-class.org>, Российский морской регистр судоходства
17. [http://www.nvc-vagon.ru/info/performance\\_attributes/?page=4](http://www.nvc-vagon.ru/info/performance_attributes/?page=4), ОАО «НВЦ «Вагоны»
18. <http://containership.ru/theory/theory.htm>
  
19. The Review of Maritime Transport 2012. Trade Logistics Branch of the Division on Technology and Logistics, UNCTAD, 2012

