 <p>МОБИ ДИК ПАРОМНО-ПЕРЕГРУЗочный КОМПЛЕКС</p>	<p align="center">Правила производства операций в ООО «МОБИ ДИК»</p> <p align="center">(утв. приказом Генерального директора ООО «МОБИ ДИК» № 07 от 31.01.2018 г. в редакции приказа Генерального директора ООО «МОБИ ДИК» № 77 от 23.08.2018 г.)</p>	<p align="right">Страница 1</p>
---	--	--

Правила производства операций в ООО "МОБИ ДИК"

Оглавление:

Часть 1. Общие положения.

1.1. Термины и определения.

1.2. Общие условия.

Часть 2. Планирование и обработка транспортных средств.

2.1. Порядок планирования и обработки судов.

2.1.1. Основы планирования судов

2.1.2. Формирование Сводного месячного графика (СМГ).

2.1.3. Формирование Сменно-суточного плана (ССП).

2.1.4. Прием судна к обработке. Требование к судну.

2.1.5. Условия обеспечения производительности обработки судна.

2.1.6. Производство грузовых работ, размещение, укладка и крепление груза на судне.

2.1.7. Условие стоянки судов.

2.1.8. Предоставление инфраструктуры Оператора для стоянки судов.

2.1.9. Постановка и перестановка судов.

2.2. Порядок планирования и обработки автотранспорта.

Часть 3. Требования к контейнерам/грузам и условиям их обработки. Порядок операций с контейнерами.

3.1. Требования к грузу, таре, упаковке и маркировке. Контроль количества и состояния груза.

3.2. Грузы, требующих особых условий.


3.2.1. Опасные грузы.

3.2.2. Грузы, требующие особых температурных режимов хранения.

3.5. Хранение контейнеров/грузов.

3.6. Дополнительные операции с контейнером/грузом.

Часть 4. Заключительные положения.


	Правила производства операций в ООО «МОБИ ДИК» (утв. приказом Генерального директора ООО «МОБИ ДИК» № 07 от 31.01.2018 г. в редакции приказа Генерального директора ООО «МОБИ ДИК» № 77 от 23.08.2018 г.)	Страница 2
--	--	-------------------

Часть 1. Общие положения.

1.1. Термины и определения.

Для целей настоящего документа, используются следующие термины и определения:

- **Агент** - юридическое лицо, должным образом уполномоченное Линией на совершение юридических и иных действий от собственного имени либо от имени Линии.
- **Букинг** – электронное сообщение, предоставляемое Агентом, содержащее список контейнеров, подлежащих заводу на Терминал для дальнейшей отгрузки на заявленном судозаходе.
- **Визит автотранспорта** – процедура оформления въезда автотранспорта на территорию Терминала в целях завоза/вывоза контейнера.
- **Грузовые документы** – товарно-транспортные, товарно-проводительные и товарно-распорядительные документы.
- **Груз** - груз любого рода, либо характера, помещенный в Контейнер или нет, перевозимый или планируемый к перевозке на судне будь он упакован к контейнер или нет. Понятие «Груз» включает упаковку и средства укрупнения грузовых мест.
- **Длинномерный груз** - означает груз, длина которого превышает 6 метров.
- **«Информационная система (ИС) Терминала» (далее Система)** – корпоративная информационная система, представляющая собой совокупность программного, информационного и аппаратного обеспечения, регламентирующая обмен электронными документами и электронными сообщениями в рамках настоящих Правил.
- **Клиент** - юридическое лицо, номинированное Линией/Агентом на получение контейнера и подписавшее Договор на информационные по форме, размещенной в сети Интернет по адресу <http://www.moby-dik.ru/>
- **Контейнер** - любой стандартный или специальный контейнер стандарта ISO, включая флет-рэки и платформы, который можно перегружать посредством стандартного контейнерного спредера.
- **Контейнер в транзите** - контейнер, находящийся на момент прибытия судна на его борту, не предназначенный для выгрузки и хранения на терминале Оператора.
- **Контейнерное судно**- любое специализированное судно-контейнеровоз предназначенное для перевозки контейнеров морем без дополнительного крепления контейнеров в трюмах, находящееся во владении, управлении и/или зафрахтованное Линией
- **Линия** – юридическое лицо, владеющее морскими судами на правах собственности либо аренды, осуществляющее морскую перевозку контейнеров/грузов на Судне на основании собственных коносаментов или морских накладных, зарегистрированное в Едином реестре морских линий.
- **Негабаритный контейнер** - контейнеры, которые не являются стандартными контейнерами ISO, или стандартные контейнеры ISO избыточной высоты и/или избыточной длины и/или избыточной ширины, и/или иные контейнеры, которые нельзя обработать посредством использования стандартного контейнерного спредера, и/или контейнеры, которые нельзя разместить в штабеле, и/или контейнеры, центр тяжести которых является сильно смещенным.
- **Опасный груз** - груз любого вида, классифицируемый Международной Морской организацией (ИМО) как опасный. Опасными грузами также являются грузы, которые, в силу присущих им свойств и (или) иных особенностей, при перевалке и хранении могут создавать угрозу для жизни или здоровья человека, нанести вред окружающей среде, привести к повреждению или уничтожению материальных ценностей.

	Правила производства операций в ООО «МОБИ ДИК» (утв. приказом Генерального директора ООО «МОБИ ДИК» № 07 от 31.01.2018 г. в редакции приказа Генерального директора ООО «МОБИ ДИК» № 77 от 23.08.2018 г.)	Страница 3
---	--	-------------------

- **Оператор** - Общество с ограниченной ответственностью «МОБИ ДИК» (юридическое лицо), эксплуатирующее причалы, территории, автомобильные дороги в морском порту, находящиеся в аренде, собственности или в управлении Оператора, с использованием собственной, арендованной перегрузочной техники, машин и механизмов с целью осуществления операций с грузами, контейнерами, в том числе их перевалку, обслуживание судов, иных транспортных средств обработки транспортных средств и иных услуг на основе настоящих Правил.
- **Перевозчик** - лицо, обязанное в силу договора перевозки доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его получателю.
- **Поручение на отгрузку экспортного груза** – товарно-распорядительный документ, содержащий указание Оператору об отгрузке груза. Поручение на отгрузку экспортного груза, содержащее подпись судовой администрации, удостоверяющую дату погрузки груза, его количество и состояние, является распиской администрации судна, подтверждающей фактическое количество погруженного и принятого на судно груза.
- **Производительность** - общее количество действий по перемещению контейнеров, производимое с/на судно в час рассчитанное с момента начала операций до их завершения, исключая, обеденное время, смену бригады, технологические перерывы; время работы судовой комиссии; время, затраченное на переговоры с судовой командой, касательно размещения груза; время, затраченное на открытие и закрытие трюмовых крышек; неиспользуемое время по причине неисправности судового оборудования; время, затраченное на отпаривание контейнеров; неиспользованное время не по вине Оператора; время, затраченное на выгрузку/погрузку негабаритных контейнеров.
- **Рефрижераторный контейнер** – контейнер, предназначенный для перевозки грузов, требующих поддержания особого температурного режима.
- **Список погрузки судна (Loading list)** – электронное сообщение, определяющее список контейнеров, для отгрузки по конкретному судозаходу.
- **Судно-субститут** - судно, заменяющее ранее заявленное судно и соответствующее ему по конструктивному типу и осадке. Загрузка такого судна должна соответствовать загрузке заменяемого судна по номенклатуре груза и не превышать более чем на 15 процентов количество груза, заявленного на заменяемом судне.
- **Судозаход** - спланированная и согласованная с Оператором терминала подача судна на указанную дату
- **Терминал** - территория паромно-перегрузочного комплекса Оператора расположенного в границах морского порта «Большой порт Санкт-Петербург» по адресу: Санкт-Петербург, г. Кронштадт, территория предприятия «Морской портный комплекс», включая землю и сооружения, эксплуатируемые Оператором в целях оказания услуг.


1.2. Общие условия.

1.2.1. Настоящие Правила, сформированные на основании «Правил оказания услуг по перевалке грузов в морском порту», регламентируют отношения между Оператором и Линией/Агентом в части обязательных к оформлению документов и исполнения процедур с учетом технологических особенностей терминала Оператора.

1.2.2. Оператор выполняет операции по обработке грузов и обслуживанию транспортных средств, предоставлению или обеспечению предоставления транспортных и дополнительных услуг на основе настоящих Правил, если иное не установлено договором с Линией/Агентом.

1.2.3. Основанием для выполнения операций и предоставления услуг в соответствии с договором будут являться заявки, поручения, и письменные указания Линии/Агента.

1.2.4. Способ передачи информации: на бумагоносителе и электронный документооборот (далее ЭДО) в Системе.

	Правила производства операций в ООО «МОБИ ДИК» (утв. приказом Генерального директора ООО «МОБИ ДИК» № 07 от 31.01.2018 г. в редакции приказа Генерального директора ООО «МОБИ ДИК» № 77 от 23.08.2018 г.)	Страница 4
--	--	-------------------

1.2.5. Оператор и Линия/Агент используют электронный документооборот для передачи электронных сообщений и документов, связанных с исполнением обязательств в рамках настоящих Правил и в соответствии с условиями заключенного Договора, при строгом исполнении следующих условий:

- Обеспечивается наличие и поддержка в рабочем состоянии оборудования и программного обеспечения, необходимых для бесперебойной передачи, получения, регистрации и хранения сообщений.
- Сообщение, переданное посредством ЭДО, считается полученным, если становится доступным для принимающей стороны, что в любом случае должно быть подтверждено согласованным способом. Отказ принимающей стороны от подтверждения принимаемых сообщений снимает с отправителя ответственность за устранение возможных проблем.
- Для проверки подлинности и достоверности сообщений принимаются все возможные меры.
- Изменения в системе ЭДО в течение периода действия настоящих Правил, выполняются во взаимно согласованные сроки и оплачиваются стороной, инициировавшей изменения.
- Осуществляются и поддерживаются меры контроля и защиты, а также меры против несанкционированного доступа к сообщениям, внесения в них изменений, их утраты или уничтожения.

1.2.6. Основные требования к документам, передаваемым на бумагоносителе:

- Вносимые в документы сведения, должны быть полными и содержать только такие записи и указания, которые допускаются правилами по заполнению документа или были согласованы с Оператором дополнительно. Записи и указания, противоречащие этому правилу, не будут рассматриваться как обязательные для исполнения Оператором, даже если такой документ был принят им без возражений;
- Исправления, внесенные в документ с согласия Оператора, должны быть датированы и заверены Линией/Агентом;
- Оператор не обязан проверять подлинность подписей на предоставляемых документах.

1.2.7. Основные требования к электронному документообороту:

- В качестве основного стандарта передачи электронного сообщения и электронного документа признается UN/EDIFACT, XML.

1.2.8. Обычное рабочее время Оператора - круглосуточно, без выходных (суббота, воскресенье) и праздничных дней, за исключением перерыва в работе с 20-00 31 декабря до 24-00 01 января.

1.2.9. В пределах обычного рабочего времени, Оператор не производит грузовые работы:

- с 08:45 до 09:15;
- с 13:00 до 13:45;
- с 16:45 до 17:15;
- с 20:45 до 21:15;
- с 01:00 до 01:45;
- с 04:45 до 05:15 каждых рабочих суток.

1.2.10. Обычное время работы дневных служб Оператора с 09-00 до 18-00, исключая выходные и праздничные дни.

1.2.11. Лица, находящиеся на территории Оператора обязаны соблюдать:


-Инструкцию о пропускном и внутриобъектовом режиме в морском порту «Большой порт Санкт-Петербург» (текст Инструкции размещён на сайте ФГУ «Администрации морского порта «Большой порт Санкт-Петербург» www.pasp.ru),

-Инструкцию по режиму и пропускной системе Общества,

Инструкцию по организации выезда и обработке автотранспорта-Правила охраны труда в морских портах (ПОТ Р 0-152-31.82.03-96);

-Правила заезда /выезда движения и стоянки автотранспорта на территории терминала ООО «МОБИ ДИК».

-Правила пешеходного передвижения и нахождения на территории терминала ООО «МОБИ ДИК».

 <p>МОБИ ДИК ПАРОМНО-ПЕРЕГРУЗОЧНЫЙ КОМПЛЕКС</p>	<p align="center">Правила производства операций в ООО «МОБИ ДИК»</p> <p align="center">(утв. приказом Генерального директора ООО «МОБИ ДИК» № 07 от 31.01.2018 г. в редакции приказа Генерального директора ООО «МОБИ ДИК» № 77 от 23.08.2018 г.)</p>	<p align="right">Страница 5</p>
---	--	---------------------------------

- Инструкция по организации выезда и обработке автотранспорта
- Схему движения грузового автотранспорта по терминалу
- Опубликованные на сайте Оператора .

-

а также правила безопасности и запреты, действующие на режимной территории, и исполнять указания уполномоченного персонала Оператора. Никому из посторонних лиц не разрешается находиться в зоне производства работ во время перемещения грузов.

1.2.12. Допуск лиц в зону производства грузовых работ для выполнения операций, связанных с обработкой и обслуживанием транспортных средств, выполнением транспортных и дополнительных услуг, разрешается только после прохождения такими лицами вводного инструктажа и ознакомления с правилами охраны труда в морских портах.

1.2.13. 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.

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

1.2.15. Запрещается курение вне специальных мест, оборудованных для этих целей.

1.2.16. На Терминале запрещается срыв и уничтожение средств идентификации опасных грузов.

1.2.17. Основными характеристиками морского грузового фронта Оператора являются:

Длина причальной линии:

- Причал Л 1 – 149,31 метров;
- Причал Л 2– 170,32 метров;

Допустимая объявленная осадка судна при нулевом уровне на ординаре, используемая под грузовыми работами устанавливается распоряжением Капитана морского порта «Большой порт Санкт-Петербург»..

Терминал принимает суда к обработке суда с осадкой до 8,9 метра , длиной до 170 метров шириной до 27 метров.

Грузоподъемность причальной перегрузочной техники:

- Контейнерный перегружатель STS (причал Л2) – 50 тонн
- Мобильный портовый кран «Fantuzzi» - 120 тонн
- Мобильный портовый кран «Gotwald» - 100 тонн
- Мобильный портовый кран «Liebherr» - 120 тонн
-

1.2.18. Правила изменяются Оператором в одностороннем порядке с предварительным 30-дневным уведомлением об изменении путем размещения нового Правила производства работ на официальном сайте Оператора, с одновременным размещением соответствующей информации в разделе Новости.

Часть 2. Планирование и обработка транспортных средств.


2.1. Порядок планирования и обработки судов.

2.1.1. Основы планирования обработки судов.

2.1.1.1. Планирование обработки судов осуществляется на основе Сводного месячного графика обработки судов (СМГ) и Сменно-суточного плана работы терминала ССП.

2.1.1.2. СМГ составляется на планируемый месяц на основе заявок Агентов, производственных возможностей по обработке судов и определяет ориентировочные сроки начала и окончания обработки судов, объемы перегрузки в планируемом месяце с учетом номенклатуры груза.

2.1.1.3. ССП составляется на плановые сутки с 21:00 текущих до 21:00 следующих суток, на основании: СМГ, уточненных заявок Агентов / нотисов судовладельцев, фактического исполнения

	Правила производства операций в ООО «МОБИ ДИК» (утв. приказом Генерального директора ООО «МОБИ ДИК» № 07 от 31.01.2018 г. в редакции приказа Генерального директора ООО «МОБИ ДИК» № 77 от 23.08.2018 г.)	Страница 6
--	--	-------------------

ССП за прошедшие сутки и определяет календарные сроки начала / окончания обработки судов, включенных в ССП.

2.1.2. Формирование Сводного месячного графика (СМГ).

2.1.2.1. Формирование СМГ производится Оператором, на основании заявок Агентов на подачу судов, в соответствии с долгосрочным графиком подачи судов контейнерных линий, включающим согласованные между Оператором и Агентом даты и времена прихода судов к причалу («причалное окно»).

2.1.2.2. Ежемесячно, до 25 числа, Агент предоставляет заявку в произвольной форме на включение судна в Месячный график обработки флота.

Информация, которая обязательно должна быть представлена в заявке:

- планируемая дата захода;
- название судна,
- № рейса,
- длина судна,
- ширина судна*;
- брутто-регистрационный тоннаж*;
- максимальная осадка;
- высота надводного борта*;
- тип люковых крышек*;
- наличие и расположение судовых кранов*;
- максимальная контейнероёмкость судна*.

** информация подается при первом заходе судна.*

2.1.2.3. Включение судна в СМГ Оператора производится в зависимости от очередности заявленных дат прихода судов, производственных возможностей Оператора и условий договоров на обработку судов с необходимой корректировкой даты и времени начала/окончания обработки судна в соответствии с долгосрочным графиком подачи судов. Сформированный сводный месячный график подписывается агентами Линий и Оператором.

2.1.2.4. Оператор уведомляет Агента о подтверждении или мотивированном отказе относительно включения судна в СМГ Оператора до 29 числа текущего месяца.

2.1.2.5. Агент имеет право подачи судна-субститута вместо включенного в СМГ судна. О подаче судна-субститута Агент информирует Оператора не позднее, чем за трое суток до прибытия судна.

2.1.2.6. Судно считается поданным вне СМГ в следующих случаях:


- подачи судна, не включенного в СМГ,
- подачи судна под погрузку или выгрузку грузов, не предусмотренных в СМГ,
- подачи судна с опозданием, более, чем на 4 часа, после даты и времени швартовки судна по СМГ.

2.1.2.7. Суда, поданные вне СМГ, либо заявленные на подачу дополнительно позднее сроков, предусмотренных в п.2.1.2.2, принимаются под обработку в соответствии с ССП. Уведомление Оператора об ориентировочных сроках обработки таких судов либо о мотивированном отказе направляется Агенту в суточный срок с момента поступления заявки, исключая выходные и праздничные дни.

2.1.3. Формирование Сменно-суточного плана (ССП).

2.1.3.1. Формирование ССП производится Оператором с учетом фактического выполнения СМГ, уточненных заявок Агентов и нотисов судовладельцев (еженедельным, суточным).

2.1.3.2. За 48 часов до даты обработки судна, планируемой в соответствии с СМГ, Агент предоставляет уточненный нотис о подходе судна, включая информацию:


	Правила производства операций в ООО «МОБИ ДИК» (утв. приказом Генерального директора ООО «МОБИ ДИК» № 07 от 31.01.2018 г. в редакции приказа Генерального директора ООО «МОБИ ДИК» № 77 от 23.08.2018 г.)	Страница 7
---	--	-------------------

- название судна;
- номер рейса;
- брутто-регистрационный тоннаж;
- планируемая дата/время подхода судна к Приемному бую, или дата/время готовности к перешвартовке с другого терминала Большого Порта Санкт-Петербурга;
- ротация обработки судна в пределах Большого Порта Санкт-Петербурга;
- количество контейнеров в импорте, с разбивкой по размерам, типу, роду груза (груженный, порожний);
- количество контейнеров в экспорте, с разбивкой по размерам, типу, роду груза (груженный, порожний);
- количество контейнеров, требующих особых условий/оборудования для перегрузки или хранения
 - рефрижераторных контейнеров;
 - контейнеров с опасными грузами, с указанием:
 - названия груза,
 - класс IMO,
 - номера UN
 - негабаритных контейнеров, с кратким описанием размеров негабарита.

2.1.3.3. За 24 часа, до планируемой даты, указанной в 48-часовом нотисе, Агент предоставляет нотис о подходе судна, включая информацию:

- название судна;
- номер рейса;
- брутто-регистрационный тоннаж;
- осадка судна на приход;
- планируемая дата/время подхода судна к Приемному бую, или дата/время готовности к перешвартовке с другого терминала Большого Порта Санкт-Петербурга;
- ротация обработки судна в пределах Большого Порта Санкт-Петербурга;
- количество контейнеров в импорте, с разбивкой по размерам, типу, роду груза (груженный, порожний);
- количество контейнеров в экспорте, с разбивкой по размерам, типу, роду груза (груженный, порожний);
- количество и номера транзитных контейнеров, планируемых Агентом к штивке средствами Оператора, с указанием позиций контейнерных мест на судне откуда и куда планируется штивка;
- количество контейнеров, требующих особых условий/оборудования для перегрузки или хранения:
 - а) рефрижераторных контейнеров,
 - в) контейнеров с опасными грузами, с указанием названия груза, класс IMO, номера UN, ожидаемого времени хранения груза на Терминале (до момента начала грузовых работ, Агентом должны быть представлены соответствующие разрешения государственных контролирующих организаций),
 - с) негабаритных контейнеров, флетов, болстеров, с подробным описанием негабарита, включая его чертежи, размеры и схемы строповки, с указанием даты вывоза груза.
- заявки на производство работ по удалению льда,
- заявки на производство дополнительных работ по судну.

2.1.3.4. Суда включаются в ССП в порядке очередности их подхода и готовности к грузовым операциям (готовности судна, груза, грузовых документов и наличия транспортных средств под грузы прямого варианта) с учетом производственных возможностей Оператора, при этом преимущество предоставляется судам, включенным в СМГ и поданным в соответствии с СМГ.

	Правила производства операций в ООО «МОБИ ДИК» (утв. приказом Генерального директора ООО «МОБИ ДИК» № 07 от 31.01.2018 г. в редакции приказа Генерального директора ООО «МОБИ ДИК» № 77 от 23.08.2018 г.)	Страница 8
---	--	-------------------

2.1.3.5. Судно, поданное вне СМГ и / или дополнительно подтвержденное к обработке, включается в ССП и обрабатывается исходя из наличия производственных возможностей Оператора, с учетом сформированного СМГ Оператора.

2.1.3.6. Судно, включенное в СМГ и поданное ранее даты начала обработки судна по СМГ, при наличии производственных возможностей Оператора включается в ССП дополнительно, ранее даты начала обработки судна по СМГ.

2.1.3.7. В случае необходимости, по запросу Агента уведомление о включении судна в ССП направляется Оператором до 13 часов суток, предшествующих планируемому.

2.1.3.8. За 24 часа до согласованной с Оператором даты и времени начала грузовых работ по судозаходу, а в случае если длительность перехода судна от последнего порта менее 24 часов, то не позднее 2 часов после выхода судна из последнего порта, Агент предоставляет следующие электронные сообщения:

- Каргоплан выгрузки судна (включая транзитные контейнеры) в формате Barlie;
- Список выгрузки судна;
- манифест (в формате согласованном Сторонами), с указанием наименования груза указывается на русском языке.
- Список контейнеров с опасным грузом, с указанием номера контейнера, названия груза, класс ИМО, номера UN, информацию о способе и дате вывоза, виде таможенного оформления (при её наличии).

2.1.3.9. Не позднее чем за 20 часов до согласованной с Оператором даты и времени начала грузовых работ по судозаходу, Агент предоставляет следующие электронные сообщения:

- Инструкцию по погрузке судна или предварительный ,безномерной каргоплан на погрузку судна в формате Barlie или Movins.
- Список погрузки судна (Loading List), в утвержденной Оператором форме, с указанием следующей информации:
 - номер контейнера;
 - тип, длина, высота, вес контейнера;
 - класс опасности;
 - номер поручения на отгрузку;
 - порт (терминал/причал в порту) выгрузки контейнера.

2.1.3.10. По заявке Агента Оператор формирует предварительный номерной каргоплан не позднее, чем через 4 часа после получения Оператором электронных сообщений, указанных в п.2.1.3.8.


2.1.3.11. Окончательные версии списка погрузки и каргоплана утверждаются Агентом и передаются Оператору не позднее чем за 12 часов до согласованной с Оператором даты и времени начала грузовых работ по судозаходу. Изменения списка погрузки и каргоплана не должны превышать более чем на 15% предоставленной за 24 часа первоначальной информации.

2.1.3.12. Оператор предоставляет исполнительный (финальный) грузовой план Агенту в течении 2 часов после окончания грузовых операций.

2.1.4. Прием судна к обработке. Требование к судну.

2.1.4.1. Прием судна к обработке производится в соответствии с СМГ и ССП, нотисами судовладельцев о готовности судна к производству грузовых операций.

2.1.4.2. Информация о завозе негабаритного груза с использованием средств укрупнения должна предоставляться заблаговременно в виде письменного запроса, содержащего подробное описание

	Правила производства операций в ООО «МОБИ ДИК» (утв. приказом Генерального директора ООО «МОБИ ДИК» № 07 от 31.01.2018 г. в редакции приказа Генерального директора ООО «МОБИ ДИК» № 77 от 23.08.2018 г.)	Страница 9
---	--	-------------------

груза, включая его чертежи, размеры и схемы строповки. В запросе должны быть указаны: название судна, с которого планируется выгрузка/погрузка и дата выгрузки/погрузки и завоза/вывоза груза. Обработка негабаритного груза на терминале производится только при наличии письменного подтверждения Оператора.

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

2.1.4.4. Судовладелец обязан обеспечить постановку судна к месту погрузки / выгрузки груза, либо согласованному с Оператором месту стоянки.

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

2.1.4.6. Подготовка судна к приему/ выдаче груза должна включать:

- приведение грузовых помещений в состояние, соответствующее правилам морской перевозки для данного груза, а также проверку систем, проходящих через грузовые помещения;
- проверку надежности закрытия отверстий, доступ к которым после загрузки судна будет невозможен, и отверстий, которые в соответствии со своим назначением должны быть закрыты;
- проверку исправности устройств, служащих для наблюдения за уровнем воды в льялах, а также осушительных систем;
- проверку исправности противопожарных систем оборудования,
- проверку герметичности люковых крышек и системы привода люковых закрытий;
- проверку исправности освещения в местах производства работ;
- установку безопасных трапов и переходов, ограждений в грузовых помещениях, палубах предотвращающих падение людей,
- освобождение грузов и средств крепления ото льда, освобождение проходов вдоль бортов и крышек трюмов,
- обеспечение исправным крепежным и сепарационным материалом, если такое обеспечение на ответственности судовладельца / перевозчика.

2.1.4.7. Судовые стрелы и краны должны быть подняты и закреплены таким образом, чтобы не мешать работе береговых и плавучих кранов.


2.1.4.8. По требованию Оператора Судовладелец обязан быть готов к проведению грузовых работ круглосуточно, а также в выходные и праздничные дни, 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 (ПТЭ) и судовой технической документации.

2.1.4.9. Требование Оператора о предоставлении судовых грузоподъемных средств и механизмов подается администрации судна не менее чем за 4 часа до момента начала производства работ.

2.1.4.10. Перед укладкой груза судовладельцу необходимо выполнить следующее:

- предусмотреть и установить достаточное число прочных рымов и обухов для крепления найтовов;
- защитить от возможного повреждения грузом трубопроводы;
- проверить надежность люковых закрытий;
- обозначить места, которые должны быть оставлены свободными от груза для обеспечения доступа к пожарным постам, люкам, дверям и т.д.

2.1.4.11. По требованию Оператора до начала грузовых работ администрация судна должна заполнить и подписать предоставляемый Оператором "Акт о готовности судна к грузовым операциям".

 <p>МОБИ ДИК ПАРМНО-ПЕРЕГРУЗОЧНЫЙ КОМПЛЕКС</p>	<p align="center">Правила производства операций в ООО «МОБИ ДИК»</p> <p align="center">(утв. приказом Генерального директора ООО «МОБИ ДИК» № 07 от 31.01.2018 г. в редакции приказа Генерального директора ООО «МОБИ ДИК» № 77 от 23.08.2018 г.)</p>	<p align="right">Страница 10</p>
--	--	---

2.1.5. Условия обеспечения производительности обработки судна.

2.1.5.1. Оператор обеспечивает производительность не менее 18 движений на судно в час, при условии, что:

- Судно прибыло к причалу и готово для обработки в рамках согласованного «причального окна»;
- конфигурация и технические характеристики Судна, последовательность укладки контейнеров позволяют Оператору оказывать услуги в обычном порядке;
- вся необходимая информация о контейнере/грузе своевременно направлена Оператору;
- контейнеры/грузы готовы для грузовых операций;

2.1.5.2. Производительность рассчитывается путем деления количества контейнеров, погруженных/выгруженных на/с Судна на время, затраченное Оператором на обработку Судна.

2.1.5.3. Производительность рассчитывается с учетом движений по переукладке и перемещению контейнеров на Судне выполненных по заявке Линии:

- движения по переукладке рассчитываются как одно движение «из ячейки в ячейку в пределах одного грузового помещения» и два движения «из ячейки - на причал - в ячейку»;
- движения по перемещению контейнера вдоль Судна, между различными грузовыми помещениями, рассчитываются как два движения.

2.1.5.4. Временем начала обработки Судна считается время, когда Судно пришвартовано к причалу погрузки/выгрузки и Оператором получено разрешение на начало операций от государственных контрольных органов, Оператором и представителем судна составлен Акт о готовности судна к грузовым операциям, плюс 30 минут, при условии, что судно обрабатывается в рамках своего причального окна. В случае если судно обрабатывается вне своего причального окна, время начала грузовых операций определяется по фактическому времени начала грузовых операций. Временем окончания обработки Судна считается время окончания грузовых и вспомогательных операций.

2.1.5.5. Если, суммарное время, затраченное на операции с крышками люков и крепление /раскрепление контейнеров, более 1 часа это время исключается при расчете производительности.

2.1.5.6. Время, затраченное на операции с негабаритными и нестандартными контейнерами, время, потерянное из-за неблагоприятной погоды, перерыв в работе на новогодние праздники не учитывается в расчете производительности.

2.1.5.7. Потери времени, которые выходят за пределы непосредственного контроля Оператора по причинам неготовности Судна, неготовности контейнера/груза, необходимости сколки и отпаривания льда в зимних условиях, не учитывается при расчете производительности.

2.1.6. Производство грузовых работ, размещение, укладка и крепление груза на судне.


2.1.6.1. Грузовые работы, работы по укладке и креплению грузов выполняются Оператором в соответствии с нормативно-технической документацией: Рабочими технологическими картами, Временными технологическими инструкциями Оператора и т.п.

2.1.6.2. Агент до начала погрузки обеспечивает наличие на судне "Наставления по креплению грузов", одобренного уполномоченными органами государства флага судна.

2.1.6.3. Агент обеспечивает предоставление Оператору необходимого крепежного, сепарационного и прокладочного материала, имеющего необходимые сертификаты, до начала погрузки груза на судно, если иное не предусмотрено условиями договоров.

2.1.6.4. Материалы для крепления груза должны удовлетворять стандартам и техническим условиям на их изготовление и карантинным требованиям и находиться готовыми к эксплуатации в хорошем рабочем состоянии.

2.1.6.5. Конструктивные элементы систем крепления должны быть в исправном состоянии и иметь маркировку, нанесенную предприятием - изготовителем. Маркировка должна соответствовать сертификату предприятия и содержать, в том числе, значения допустимой рабочей нагрузки.

 <p>МОБИ ДИК ПАРОМНО-ПЕРЕГРУЗОЧНЫЙ КОМПЛЕКС</p>	<p align="center">Правила производства операций в ООО «МОБИ ДИК»</p> <p align="center">(утв. приказом Генерального директора ООО «МОБИ ДИК» № 07 от 31.01.2018 г. в редакции приказа Генерального директора ООО «МОБИ ДИК» № 77 от 23.08.2018 г.)</p>	<p align="right">Страница 11</p>
---	--	---

2.1.6.6. Сепарационные материалы, применяемые для разделения партий груза, должны быть целыми, не зараженными биологическими объектами и химическими веществами, сухими, чистыми и не иметь посторонних запахов, если это может повредить грузу.

2.1.6.7. Размещение груза на судне определяется предварительным грузовым планом (ПГП). Оператор в процессе погрузки руководствуется требованиями ПГП. Все изменения ПГП в процессе погрузки согласовываются между администрацией судна и Оператором дополнительно. Агент обеспечивает согласование ПГП и его изменения между Операторами и судовой администрацией.

2.1.6.8. ПГП утверждается Агентом до начала погрузки судна. При перевозке опасных грузов ПГП должен быть согласован в соответствии с "Международным кодексом морской перевозки опасных грузов" (ММОГ).

2.1.6.9. Оператор имеет право отказаться от погрузки груза, не включенного в согласованный ПГП.

2.1.6.10. Администрация судна контролирует состояние принимаемого груза, соответствие его укладки и крепления требованиям пунктов 2.1.6.1. – 2.1.6.7.

2.1.6.11. Дополнительное крепление груза по требованию администрации судна сверх предусмотренного нормативными документами, указанными в пункте 2.1.6.1, выполняется Оператором по отдельным заявкам за счет стороны, заказавшей крепление. Сторона, заказавшая дополнительное крепление, обеспечивает Оператора необходимым крепежным материалом.

2.1.6.12. Размещение и крепление нестандартных грузов - крупногабаритных и тяжеловесных - производится по индивидуальным проектам, разрабатываемым грузоотправителями или по их поручению компетентными организациями.

2.1.6.13. В случае невыполнения Оператором требований по надлежащей укладке/выборке и креплению груза капитан судна должен приостановить погрузку/выгрузку судна, заявить об этом Оператору и составить соответствующий акт с ее представителем. Расходы по вынужденному простоему судна и дополнительным работам несет виновная сторона.

2.1.6.14. Повреждения судна, судового оборудования или контейнера в процессе погрузочно-разгрузочных операций должны быть подтверждены актом, составленным с обязательным участием представителей судовой администрации (либо агента) и Оператора в течение рабочей смены, в которую произошло повреждение.

2.1.7. Условие стоянки судов.


2.1.7.1. Суда могут находиться у причалов Оператора только в течение времени, необходимого для погрузки/выгрузки и проведения вспомогательных операций, связанных с грузом. Оператор оставляет за собой право потребовать, путем вручения Предписания, от судна, простаивающего у причала в ожидании груза, либо его таможенного оформления, покинуть причал, с отнесением всех издержек на Агента/Линию.

2.1.7.2. Каждое судно должно иметь безопасный для передвижения людей трап с поручнями по обеим сторонам, страховочной сеткой, натянутой под трапом от борта до причала. Установка трапа не должна препятствовать передвижению береговой перегрузочной техники. Безопасное состояние и положение трапа должна обеспечить судовая администрация.

2.1.7.3. Без разрешения Оператора судам, находящимся у причала/места стоянки Оператора, запрещено выводить из эксплуатации главный двигатель.

2.1.7.4. В период зимней навигации капитаны судов обеспечивают швартовку судов строго параллельно и так плотно к причалу погрузки/выгрузки, чтобы расстояние между бортом судна и кромкой причала позволяло установить трап для безопасного перехода людей и производить грузовые операции в соответствии с существующей технологией.

2.1.7.5. Разрешается грузить/выгружать судовое имущество или запасы, производить мелкий ремонт, а также постановку танкеров и других необходимых транспортных единиц при условии, что подобные мероприятия не будут мешать или прерывать погрузочно-разгрузочные операции. В

	Правила производства операций в ООО «МОБИ ДИК» (утв. приказом Генерального директора ООО «МОБИ ДИК» № 07 от 31.01.2018 г. в редакции приказа Генерального директора ООО «МОБИ ДИК» № 77 от 23.08.2018 г.)	Страница 12
---	--	--------------------

целях безопасности проведение таких мероприятий должно быть согласовано с диспетчерской службой Оператора.

2.1.7.6. Любое судно, занимающееся морскими/речными перевозками грузов и пассажиров, незамедлительно после постановки к причалу должно обеспечить установку противокрысиных щитов на всех швартовых концах судна. Администрация судна должна следить за тем, чтобы щит постоянно находился на своем месте.

2.1.8. Предоставление инфраструктуры Оператора для стоянки судов.

2.1.8.1. Оператор по письменной заявке Агента/Линии и при наличии возможности оказывает дополнительную услугу по предоставлению судам своей инфраструктуры, включающей отстойный причал/место стоянки, на время стоянки судна по причинам, не связанным с производством грузовых и вспомогательных операций.

2.1.8.2. За предоставление инфраструктуры Оператора взимается плата в соответствии с тарифами Оператора, согласованными в договоре с Оператором.

2.1.9. Постановка и перестановка судов.

2.1.9.1. В период погрузки/выгрузки судна по инициативе Оператора допускается одна перестановка судна к новому месту погрузки/выгрузки между причалами одного Оператора. Перестановка осуществляется за счет Агента/Линии.

2.1.9.2. Швартовые операции на причалах/местах стоянки производятся Оператором, эксплуатирующим причал / место стоянки.


2.1.9.3. Постановка судов к причалу и перестановки судов производятся с обязательным присутствием на причале представителя Оператора, устанавливающего точное место постановки судна.

2.1.9.4. Оператор уведомляет (вручает Предписание) Агента/судовую администрацию о предстоящей перестановке либо необходимости освобождения причала не позднее чем за 3 часа до начала операции.

2.1.9.5. Предписание на перестановку судна либо освобождение причала/места стоянки может быть оформлено Оператором также в следующих случаях:

- окончания грузовых операций,
- отстоя судов, не производящих грузовых операций,
- ожидания формирования каравана, в зимний период, на вывод судна из морского порта Санкт- Петербург,
- неприятия перевозчиком решения, касательно выдачи груза в случаях отсутствия получателя или отказа получателя от приема груза,
- неготовности судна к приему / выдаче груза,
- задержки в оформлении грузовых документов по причинам, не зависящим от Оператора, и отхода судна более чем на 4 часа после окончания грузовых работ и вспомогательных операций,
- отсутствия ПГП либо грузовых документов на погрузку- выгрузку судна,
- отсутствия груза,
- окончания согласованного времени стоянки судна,
- в целях наилучшего использования технических возможностей Операторов и недопущения перерывов в работе,
- по другим причинам, не зависящим от Оператора, не позволяющим производить грузовые и вспомогательные операции.

Оплата перестановки судна во всех вышеперечисленных случаях обеспечивается Агентом/Линией.

	Правила производства операций в ООО «МОБИ ДИК» (утв. приказом Генерального директора ООО «МОБИ ДИК» № 07 от 31.01.2018 г. в редакции приказа Генерального директора ООО «МОБИ ДИК» № 77 от 23.08.2018 г.)	Страница 13
---	--	--------------------

2.1.9.6. Капитаны судов, по Предписанию Оператора, обязаны произвести перестановку судна либо освободить причал.

2.1.9.7. Агент/Линия оплачивает услуги Оператора, как выполненные по заявкам Агента/Линии, так и за несанкционированное использование инфраструктуры Оператора при несвоевременном (в соответствии с Предписанием) освобождении судном причала, на условиях и по тарифам договора.

2.2. Порядок планирования и обработки автотранспорта.

2.2.1. Организация транспортного процесса по обработке экспортно-импортных грузов, завозимых на терминал Оператора, регулируется «Правилами заезда /выезда движения и стоянки автотранспорта на территории терминала ООО «МОБИ ДИК»», опубликованными на сайте официальном Оператора: <http://www.moby-dik.ru/>.

2.2.2. Планирование обработки автотранспорта, осуществляющего завоз и вывоз грузов, производится на основе сменно-суточных планов. Сменно-суточное планирование производится Оператором на период с 21:00 текущих суток до 21:00 следующих суток на основании визитов Клиентов, оформленных с удаленного рабочего места.

2.2.3. В случае перегрузки груза по прямому варианту Линия/Агент/Клиент обязан обеспечить интенсивность завоза/вывоза груза по предварительно согласованному с Оператором плану.

2.2.4. Оператор определяет на ближайшие двое суток количество визитов (отдельно по каждому виду груза - экспортного, импортного, порожних контейнеров) и распределяет их по слотам. Информация о количестве свободных визитов в каждом слоте предоставляется на сайте Оператора для зарегистрированных пользователей.

2.2.5. Формирование визита в информационной системе происходит путем согласования времени подачи автотранспорта на Терминал. В случае, если количество визитов в желаемое время исчерпано, выбирается следующий свободный период подачи автотранспорта. Визит должен быть оформлен предварительно, до заезда автотранспорта на территорию Терминала.

2.2.6. Подача автотранспорта под погрузку (выгрузку) производится по временным интервалам - слотам. Каждый слот представляет собой промежуток времени и максимальное количество автомашин, которые, с учетом производственных возможностей, могут быть подтверждены к въезду на территорию Терминала.

2.2.7. Клиент, с учетом массы брутто контейнера, его конструктивных особенностей, дефектов контейнера и условий действующего применимого законодательства, обязан обеспечить подачу соответствующего транспортного средства допустимой массы и (или) допустимой нагрузки на ось транспортного средства, либо массы транспортного средства и (или) нагрузки на ось транспортного средства, указанных в специальном разрешении, либо допустимых габаритов транспортного средства, либо габаритов, указанных в специальном разрешении.


2.2.8. Обработка автотранспорта производится на специально выделенных для этого местах по существующей у Оператора технологии и схеме, с учетом производственных возможностей Оператора.

2.2.9. Ответственность за крепление контейнера на автотранспортном средстве и безопасную перевозку груза лежит на автотранспортном перевозчике и Клиенте.

Часть 3. Порядок и условия обработки контейнеров/грузов.

3.1. Требования к грузу, таре, упаковке и маркировке. Контроль количества и состояния груза.

3.1.1. В зависимости от вида перевозки контейнеры/грузы классифицируются:

	Правила производства операций в ООО «МОБИ ДИК» (утв. приказом Генерального директора ООО «МОБИ ДИК» № 07 от 31.01.2018 г. в редакции приказа Генерального директора ООО «МОБИ ДИК» № 77 от 23.08.2018 г.)	Страница 14
---	--	--------------------

- импортные* - контейнеры/грузы, поступающие морем и перемещаемые через границу Российской Федерации из пункта отправления, расположенного за пределами территории Российской Федерации,

- экспортные* - контейнеры/грузы, подлежащие отправке морем и перемещаемые через границу Российской Федерации в пункт назначения, расположенный за пределами территории Российской Федерации,

**Здесь и далее все контейнеры/грузы рассматриваются, как условно импортные, экспортные, соответственно.*

3.1.2. Поступающий к Оператору груз должен соответствовать требованиям условий международных и национальных стандартов на груз, а также соответствовать требованиям условий правил перевозки грузов в части: массы брутто, исправности тары и упаковки; наличия и исправности пломб, замков, контрольных лент; отсутствия течи жидких грузов в таре; соответствия состояния тары нормативным требованиям; наличия ясно видимой маркировки, в том числе, предупредительных надписей; отсутствия подмочки грузов; отсутствия запахов и других признаков, свидетельствующих о порче груза.

3.1.3. Прием грузов осуществляется отдельно по товарно-транспортным накладным и коносаментным партиям.

3.1.4. Оператор принимает груз на основании сведений, заявленных в товарно-сопроводительном документе в формате, определенном настоящими Правилами. Линия/Агент/Клиент обязан обеспечить достоверность и соответствие данных о наименовании и фактической массе брутто груза товарно-транспортного документа в электронном виде аналогичным данным товарно-транспортного документа на бумагоносителе.

3.1.5. Оператор может потребовать от Линии/Агента/Клиента подтверждения правильности сведений, заявленных в товарно-транспортных документах, в т. ч. подтверждения веса и размеров груза, включая перевеску и обмер груза за счет Линии/Агента/Клиента.

3.1.6. Оператор может отказаться от проведения контроля в отношении маркировки грузов, если контроль невозможен или приведет к значительным задержкам в операциях с грузом.

3.1.7. В случаях, когда лицо, уполномоченное на получение груза, заказывает сюрвейерскую организацию для контроля количества и состояния груза, оно должно уведомить об этом Оператора до начала производства работ.

3.1.8. Контейнеры должны находиться в технически исправном состоянии и снабжены надлежащей табличкой о допущении контейнера к эксплуатации по условиям безопасности в соответствии с Международной конвенцией по безопасным контейнерам (КБК).


3.1.9. Контроль состояния контейнерного груза производится Оператором по внешнему осмотру, с проверкой номера контейнера, целостности пломб, четкости контрольных знаков на пломбах и их соответствия данным перевозочного документа, исправности технического и коммерческого состояния контейнеров по критериям, утвержденным Оператором в Приложении 1 настоящих Правил.

3.1.10. Контейнеры, прибывшие на терминал с исправной пломбой на запорном устройстве створки двери, закрывающейся последней, независимо от наличия и исправности пломб на других запорных устройствах, считается принятыми без повреждений, если эта пломба указана в товарно-транспортном документе.

3.1.11. Контроль состояния генерального груза производится Оператором по внешнему осмотру, с проверкой наличия маркировки на грузе и соответствия ее грузовым документам, счетом мест. Вес груза определяется по весу, заявленному в товарно-транспортном документе или среднеконосаментному весу.

3.1.12. Оборудование, подвижная техника и нестандартные грузы принимаются Оператором по наружному осмотру без технического освидетельствования грузовых мест и проверки комплектации.

3.1.13. При поступлении грузов в укрупненных грузовых местах (поддонах, пакетах, и т.п.), Оператор проверяет только число и маркировку укрупненных грузовых мест, отсутствие доступа к

	Правила производства операций в ООО «МОБИ ДИК» (утв. приказом Генерального директора ООО «МОБИ ДИК» № 07 от 31.01.2018 г. в редакции приказа Генерального директора ООО «МОБИ ДИК» № 77 от 23.08.2018 г.)	Страница 15
--	--	--------------------

содержимому и наличие исправных пломб. При обнаружении поврежденных грузовых мест или отсутствия пломб, наличия доступа к содержимому, Оператор, при наличии технологической возможности, по заявке и за счет Линии/Агента производит проверку (пересчет) содержимого таких мест по количеству, маркировке и состоянию либо с перевеской, если содержимое в грузовом месте счету не поддается.

3.1.14. Поступление груза с нарушениями технических условий размещения и крепления грузов на транспортных средствах, не позволяющими производить его выгрузку в соответствии с технологией, существующей у Оператора, оформляется соответствующим актом совместно со сдающей стороной. Все дополнительные работы по выгрузке такого груза, при наличии возможности, будут выполнены Оператором за счет Линии/Агента.

3.1.15. Передача грузов перевозчику рассматривается как выполнение обязательства Оператора по выдаче груза поклажедателю (владельцу контейнера).

3.1.16. При приемке импортных контейнеров на терминал буквенные обозначения, пробелы, или несколько подряд цифр (0), содержащиеся на пломбах отправителя, не учитываются и не вносятся в Информационную систему Терминала. Идентификация исправности, целостности пломб, осуществляется Оператором только по цифровым обозначениям, содержащихся на пломбах отправителя.

3.1.17. При приемке экспортных контейнеров на терминал идентификация исправности, целостности пломб, осуществляется Оператором по фактическим обозначениям, содержащихся на пломбах отправителя (за исключение грузов, прибывающих по процедуре ВТТ (внутренний таможенный транзит)).

3.2. Грузы, требующих особых условий.

3.2.1. Опасные грузы.

3.2.1.1. Обработка, хранение опасных грузов, или контейнеров с опасными грузами осуществляется в соответствии с руководством ИМО, правилами Кодекса ММОГ и настоящими Правилами.

3.2.1.2. В соответствии с лицензией к перевалке разрешены следующие классы опасных грузов: 1,4S;1,3C;2;3;4;5;6;8;9.

3.2.1.3 Выгрузка импортного контейнера с судна и оформление визита на автотранспорт, вывозящий контейнер с опасным грузом по прямому варианту(судно - транспортное средство), будет производиться только после предоставления Оператору следующих документов:

-Заявки на выгрузку по прямому варианту;


-Копии предварительной декларации на груз либо разрешение на процедуру Таможенного Транзита (далее ТТ), подписанное сотрудниками Балтийской таможни.

3.2.1.4. Линия/Агент/Клиент, при перегрузке опасных грузов, перегружаемых по прямому варианту, обеспечивает подачу транспортных средств в зону производства работ по предварительному согласованию с Оператором.

3.2.2. Грузы, требующие особых температурных режимов хранения.

3.2.2.1. Оператор обрабатывает, хранит и осуществляет контроль температуры контейнеров с заданным температурным режимом, вне зависимости от того, является ли система навесной или интегрирована в контейнер (навесное оборудование предоставляет Линия/Агент). Хранение данных контейнеров осуществляется на специально оборудованных площадках, в объемах, согласованных с Оператором.

3.2.2.2. Основанием для подключения импортного контейнера к электропитанию является Заявка Линии/Агента, с указанным температурным режимом, для экспортного контейнера – температурный режим, заявленный при оформлении букинга .

	Правила производства операций в ООО «МОБИ ДИК» (утв. приказом Генерального директора ООО «МОБИ ДИК» № 07 от 31.01.2018 г. в редакции приказа Генерального директора ООО «МОБИ ДИК» № 77 от 23.08.2018 г.)	Страница 16
---	--	--------------------

Заявку на не подключение контейнера к источникам электропитания Линия/Агент должен предоставить не позднее, чем за 24 часа до доставки контейнера.

3.2.2.3. В случае расхождения заданного температурного режима в контейнере с температурным режимом, указанным в коносаменте либо в автомобильном визите, контейнер подключается к источнику электропитания на основании дополнительных инструкций Линии/Агента.

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

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

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

3.2.2.7. При обнаружении неисправности рефрижераторной установки Оператор направляет Линии/Агенту уведомление для получения инструкций по устранению возможных последствий.

3.2.2.8. Отключение контейнеров от электросети производится перед отгрузкой на транспортное средство, либо в целях проведения операций с грузом по заявке Линии/Агента, требованию государственных контролирующих органов.

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

3.2.2.10. Ремонт рефрижераторных контейнеров производится по заявке Линии/Агента с учетом производственных возможностей Оператора. При необходимости ремонта контейнера, находящегося на судне, ремонт осуществляется только в зоне проведения ремонтных работ. Расходы, связанные с выгрузкой и перемещением контейнера оплачиваются Линией/Агентом.

Часть 4. Заключительные положения.

4.1. В случае если любое из вышеприведенных положений полностью или частично является или становится недействительным, то оно не будет влиять на юридическую действительность всех других положений Правил.

4.2. Оператор вправе в одностороннем порядке изменять условия настоящих Правил с предварительным 30-дневным уведомлением об изменении путем размещения нового Правила производства работ на официальном сайте Оператора, с одновременным размещением соответствующей информации в разделе Новости.

4.3. Официальный текст настоящих Правил, все изменения и дополнения к ним, размещается в сети Интернет по адресу <http://www.moby-dik.ru/> на русском языке. Тексты на других языках, могут быть размещены только в целях удобства пользования этим документом, и их следует рассматривать как правомочный перевод или как эквивалентный документ, имеющий юридическую силу русскоязычного оригинала. При этом версия настоящих Правил на русском языке считается приоритетной.