

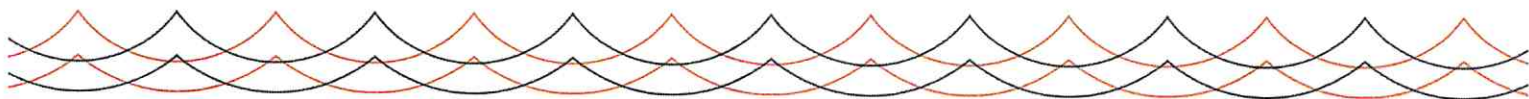


Публичное акционерное общество
«Владивостокский морской торговый порт»

УТВЕРЖДЕН
приказом от 12.11.2019 № 665/19

Регламент
по приему и отправлению генеральных грузов через ПАО «ВМТП»

Владивосток
2019 год



Содержание

1. Термины и сокращения	3
2. Цель	3
3. Назначение и область применения	3
4. Общие требования по подготовке генеральных грузов к транспортированию в прямом и смешанном сообщении: морским, железнодорожным, автомобильным транспортом	4
5. Требования, предъявляемые к грузу при приеме в порт	4
5.1.Металлопродукция	4-5
5.2. Самоходная, не самоходная техника	5
5.3. Железобетонные изделия и конструкции	5-6
5.4. Грузы в транспортных пакетах	6
5.5. Тяжеловесные грузы и крупногабаритное оборудование	6
5.6. Тарно-штучные грузы	7
6. Действия экспедитора в случае отсутствия схемы застропки	7-8
Приложение № 1 Схема застропки	9
Приложение № 2 Акт общей формы	10
Приложение № 3 Акт общей формы	11
Приложение № 4 Акт общей формы	12

1. Термины и сокращения

ПАО «ВМТП» – публичное акционерное общество «Владивостокский морской торговый порт»;

Экспедитор - организация, осуществляющая транспортно-экспедиторскую деятельность, а также представитель экспедитора, являющийся лицом уполномоченным по доверенности на предоставление интересов в ПАО «ВМТП»;

ГО – грузовой отдел Службы терминально-складской деятельности Производственного департамента ПАО «ВМТП», принимающий заявки на дополнительные работы по договору экспедитора;

УТ – Универсальный Терминал, расположенный с 3 по 10 причал и с 12 по 13 причал;

КТ – Контейнерный терминал, расположенный с 14 по 16 причал;

СГТ – служба главного технолога Производственного департамента ПАО «ВМТП»;

ТП МПВ – таможенный пост Морской Порт Владивосток;

Генеральные грузы – различные штучные грузы, перевозимые в упаковке: металлопродукция, подвижная техника (самоходная и несамоходная на колесном или гусеничном ходу), железобетонные изделия и конструкции, грузы в транспортных пакетах, цемент, руды цветных металлов, концентраты в биг-бэгах, крупногабаритные и тяжеловесные грузы, лесные грузы;

Производитель работ – сотрудник, обеспечивающий организацию и ведение работ, имеющий удостоверение лица, ответственного за безопасное производство работ по перемещению грузов грузоподъемными механизмами с соблюдением правил и мер безопасности труда;

ПРР – погрузо-разгрузочные работы.

2. Назначение и область применения

2.1. Настоящий Регламент определяет порядок действий экспедитора и ПАО «ВМТП» при приеме генеральных грузов, прибывших в нарушении общих требований в прямом и смешанном сообщении.

2.2. Действие настоящего Регламента распространяется на структурные подразделения ПАО «ВМТП», осуществляющие прием генеральных грузов и взаимодействующие с экспедиторами.

3. Цель

3.1. Целью настоящего Регламента является распределение должностных прав и обязанностей между всеми участниками процесса, задействованными в перевалке генеральных грузов через ПАО «ВМТП».

4. Общие требования по подготовке генеральных грузов к транспортированию в прямом и смешанном сообщении: морским, железнодорожным, автомобильным транспортом.

4.1. Груз должен быть подготовлен к транспортированию с учетом требований, стандартов на продукцию, правил перевозок грузов, действующих на соответствующих видах транспорта, соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС).

4.2. Упаковка для транспортировки должна обеспечивать:

- сохранность груза на всем протяжении перевозки, безопасность транспортного средства и окружающей среды;
- максимальное использование грузоподъемности и (или) грузовместимости транспортных средств, грузоподъемных механизмов при обязательном обеспечении сохранности груза и безопасности его перевозки;
- необходимую прочность при штабелировании и перегрузочных операциях;
- удобство проведения грузовых операций, крепления и размещения на транспортных средствах и в складах.

4.3. Транспортная тара и упаковка груза, предъявляемого к перевозке, должны соответствовать требованиям нормативно-технической документации. Контрольные ленты, специальные устройства для крепления на транспортном средстве, должны быть приспособленными для оптимальной, удобной и безопасной строповки груза при перемещении его кранами и погрузчиками. Транспортная тара и упаковка груза должны обеспечивать его сохранность при производстве грузовых операций с использованием грузозахватных приспособлений.

4.4. Маркировка груза должна соответствовать требованиям, предусмотренным в нормативно-технической документации на конкретную продукцию.

4.5. Экспедитор отвечает за последствия недостатков тары и внутренней упаковки грузов (бой, поломка, деформация, течь и т.п.), а также применение тары и упаковки, не соответствующей свойствам груза, его массе или установленным стандартам.

5. Требования, предъявляемые к грузу при приеме в порт

5.1.Металлопродукция

5.1.1. Средства пакетирования металлопродукции и способы увязки должны обеспечивать сохранность пачек, связок, рулонов и мотков от рассыпания и раскручивания, утраты и обезличивания ярлыков как при перегрузочных операциях, так и во время перевозки.

5.1.2. При пакетировании длинномерной металлопродукции по ГОСТ должны применяться несущие средства пакетирования с верхними точками захвата либо конфигурация пакетов и способы их размещения в транспортных средствах должны позволять производить застропку и отстропку каждого грузового места одним подъемом. Указание о возможности строповки за несущие увязки и средства пакетирования должно быть маркировано на грузе либо внесено в грузовые документы. При выгрузке длинномерной металлопродукции необходим зазор между пачками.

5.1.3. Листовую сталь в рулонах, транспортируемую с установкой на торец, следует поставлять на полосьях либо она должна быть приспособлена для перегрузки зацемяющими рычажными захватными устройствами, сжимающими рулон снаружи и изнутри. Холоднокатаная сталь в рулонах в вагон и судно грузится на образующую. Упаковка рулона должна соответствовать требованиям ГОСТ. Листовая сталь грузится с применением прокладок.

5.2. Самоходная, не самоходная техника

5.2.1. В документах на самоходную технику и в информационном листке, прикрепляемом к ветровому стеклу кабины с внутренней стороны, следует указывать название, марку топлива с учетом сезонности, которым она заправляется. На момент погрузки на транспортные средства подвижная техника должна быть заправлена топливом в количестве не менее 5 дм для легковых и не менее 12 дм для всех остальных видов самоходной техники.

5.2.2. Система охлаждения двигателей должна быть заправлена антифризом (тосолом), а аккумуляторы заполнены электролитом, заряжены и готовы к пуску двигателя.

5.2.3. При транспортировании техники в смешанном сообщении ее подготовка к перевозке производится экспедитором в соответствии с требованиями к транспортным средствам по ГОСТ.

5.2.4. На машинах должна быть установлена в исправном состоянии световая и звуковая сигнализация, а также все прочие устройства, обеспечивающие безопасность движения.

5.2.5. Для любой техники, и легковых автомобилей, в которые были внесены изменения в конструкцию кузова предприятием-изготовителем должна быть составлена схема строповки для перегрузки грузоподъемными устройствами с указанием мест строповки, грузозахватных приспособлений, расположения строповочных ветвей и центра тяжести. Расположение строповочных ветвей и применяемые приспособления должны исключать возможность повреждения подвижной техники и ее лакокрасочного покрытия.

Схему строповки должна быть прикреплена к внутренней стороне стекла кабины, либо в ином видном месте с предохранением от повреждения атмосферными осадками. При отсутствии у подвижной техники кабины, схему прикрепляют на видном месте с предохранением от повреждения атмосферными осадками.

5.2.6. При отправлении предназначенной к погрузке своим ходом подвижной техники, экспедитором, должны обеспечиваться своевременная подзарядка аккумуляторных батарей и выполнение всех других работ, предусмотренных инструкциями по эксплуатации подвижной техники при ее хранении на договорной основе.

5.3. Железобетонные изделия и конструкции

5.3.1. Железобетонные изделия и конструкции (далее - железобетонные изделия) могут предъявляться к перевозке как в упакованном, так и в неупакованном виде. Пакетированные легкие железобетонные изделия массой менее 5 т должны быть так же оборудованы устройствами для строповки и крепления (петли, отверстия).

5.3.2. Малогабаритные детали (перемычки, подоконные доски, легкие балки, асбестоцементные трубы) следует перевозить в пакетах и контейнерах.

Не допускаются наплывы бетона на приспособлениях для строповки и креплении.

На изделиях, у которых конструктивно не предусмотрены приспособления для строповки и трудно отличить верх от низа (балки, плиты и другие изделия с несимметрично расположенной арматурой), грузоотправитель должен сделать надпись несмываемой краской "Верх".

5.3.3. На каждом железобетонном изделии на хорошо видимом месте должны быть нанесены несмываемой краской метки (риски), определяющие опоры, крепления растяжек и строповки при отсутствии на изделиях монтажных петель или других приспособлений.

5.3.4. Элементы конструкций, не обладающие достаточной жесткостью при транспортировании, необходимо временно усилить.

5.4. Грузы в транспортных пакетах

5.4.1. Грузы, которые по своим размерам и свойствам могут быть сформированы в транспортные пакеты, должны предъявляться отправителем к перевозке в пакетированном виде.

Пакет является транспортным грузовым местом. Во всех грузовых перевозочных документах следует указывать как количество пакетов, так и количество отдельных мест в них.

5.4.2. Транспортные характеристики укрупненных грузовых мест (размеры, масса, удельно-погрузочный объем) и условия формирования их должны соответствовать ГОСТ.

5.4.3. Конструкция пакетов должна обеспечивать их прочность, устойчивость, невозможность изъятия из пакета отдельных грузовых мест без нарушения упаковочных средств, обвязки либо контрольных лент, а также надежность при перегрузке и перевозке в несколько ярусов.

5.5. Тяжеловесные грузы и крупногабаритное оборудование (ТГ)

5.5.1. На каждом ТГ должны быть в обязательном порядке маркированы места застропки и центр тяжести. Если для обеспечения сохранности груза и безопасности перегрузочных работ при перемещении кранами требуется применение каких-либо распорных траверс, рам и прочих специальных устройств, кроме обычных кольцевых или концевых стропов, к каждому грузовому месту должна быть прикреплена схема застропки.

5.5.2. Места застропки должны быть оборудованы и размещены на грузе, и груз должен быть установлен на транспортном средстве так, чтобы заводку грузозахватных устройств можно было произвести без предварительного подъема и отодвигания.

5.5.3. Если для перегрузочных работ необходимы какие-либо специальные грузозахватные устройства, которые отсутствуют в порту, они должны быть поставлены грузоотправителем вместе с грузом или заранее. Необходимость такой поставки должна быть согласована предварительно.

5.5.4. Грузы со сложной конфигурацией опорной поверхности, цилиндрические, сферические и конические должны предъявляться к перевозке вместе со

специальными подставками, тумбами и кильблоками, необходимыми для штабелирования на складе и размещения на транспортном средстве.

5.6. Тарно-штучные грузы

5.6.1. Тарно-штучные грузы необходимо предъявлять к перевозке в пакетах. Средства скрепления грузов в пакетах должны обеспечивать их сохранность при действии максимальных, инерционных нагрузок, возникающих на задействованных в перевозке видах транспорта.

Грузы в транспортной таре массой брутто более 1 т, станки, оборудование, узлы и детали, предъявляемые к перевозке без упаковки или с частичной защитой, для удобства выполнения перегрузочных операций и возможности крепления на транспортном средстве должны иметь приспособления (рымы, скобы, обуха, крюки, монтажные петли, строповочные отверстия) или места для застропки или заводки гибких элементов крепления и ввода вилок погрузчика. Эти места и устройства должны быть замаркированы или оговорены в сопроводительной документации.

При перевозке грузов механическая прочность деревянных ящиков, картонных коробок, обрешётки должны соответствовать требованиям ГОСТ. Бочки должны быть без вмятин, подтеков, с полным комплектом обручей, мешки должны быть целыми, сухими, обеспечивающими сохранность груза упаковка не должна иметь выступающих острых предметов в виде гвоздей, проволоки.

6. Действия экспедитора в случае отсутствия схемы застропки

6.1. При отсутствии схемы застропки и/или манипуляционных знаков на грузе, экспедитор, до прибытия груза в порт, не менее чем за 3-е суток, запрашивает у грузовладельца инструкцию или схему застропки с указанием центра тяжести, мест застропки и манипуляционных знаков.

6.2. Схемы, не соответствующей грузу по типоразмеру, весу, указанным точкам застропки в работу не принимаются, обработка груза по ним не производится с составлением акта общей формы (приложение №3).

6.3. При невозможности установления соответствующей грузу схемы застропки – возможность проведения работ определяется совместно ПАО «ВМТП» и экспедитором путем подготовки схемы застропки (приложение №1) с учетом индивидуальных особенностей груза, письменно согласованной экспедитором до поступления груза в порт.

6.4. Для определения возможности безопасного производства ПРР по п.п 6.3 – экспедитор запрашивает и заблаговременно передает в порт через ГО дополнительную информацию: паспорт на груз, фото и иные необходимые документы в зависимости от характеристики груза. Вся полученная информация о грузе от ГО передается на терминал порта, СГТ.

6.5. В случае отсутствия и/или не предоставления со стороны экспедитора на момент погрузки/выгрузки информации о безопасных способах застропки груза – порт, в лице производителя работ, совместно с СГТ, определяет наиболее безопасный способ выполнения работ по заявке экспедитора с его участием. Сотрудник СГТ изготавливает схему застропки (приложения №1). В выходные и праздничные дни привлекается

сменный технолог по ГЗП относящийся к службе СГТ. Простой средства прибытия относится на счет экспедитора и фиксируется актом общей формы (приложение №4). При невозможности определения безопасного способа обработки груза, порт оставляет за собой право, отказать в обработке груза с составлением акта общей формы (приложение №3).

6.6. Составленная по заявке экспедитора схема подписывается производителем работ и представителем экспедитора. ПРР производится только в присутствии представителя экспедитора, с составлением акта общей формы (приложение №2).

6.7. В случае отсутствия, на момент поступления в порт груза, схемы или соответствующих манипуляционных знаков на грузе при невозможности согласования портом и экспедитором требований п.п. 6.3-6.6 - груз к обработке не допускается. Ответственность за простой возлагается на сдающую сторону. Факт фиксируется составлением акта общей формы (приложение №3) с участием уполномоченного представителя сдающей стороны. В случае отказа от подписания акта, делается отметка «от подписания акта ФИО отказался». Акт общей формы должен быть подписан не менее чем двумя представителями ПАО «ВМТП».

6.8. В случае отсутствия уполномоченного представителя сдающей стороны при невозможности определить безопасный способ выгрузки:

- Груз поступивший с авто, оформляется актом общей формы, автомашина выезжает за территорию порта. Акт направляется по электронной почте на vld-vmtp-sapr@vmtp.ru , vld-vmtp-gruz-otd@vmtp.ru.
- Груз поступивший с ЖД фронта, оформляется актом общей формы, с уведомлением диспетчера порта о факте простоя вагона. Акт направляется по электронной почте на vld-vmtp-sapr@vmtp.ru, vld-vmtp-gruz-otd@vmtp.ru
- Груз поступивший с моря, оформляется актом общей формы, выгрузка с борта не производится. В каботажном направлении информация направляется диспетчеру порта о готовности судна и оставшемся на борту грузе. Акт направляется по электронной почте на vld-vmtp-sapr@vmtp.ru, vld-vmtp-gruz-otd@vmtp.ru, в случае импорта дополнительно подключается vld-vmtp-pztk@vmtp.ru для уведомления ТП МПВ.

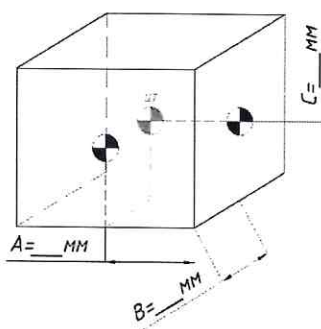
(приложение №1)

Схема застропки

Информация о грузе

Наименование груза	Вид упаковки (ящик, поддон, коробка т.п.)	Габаритные размеры, мм			Кол-во, (шт.)	Вес, кг	Расположение центра тяжести, мм (АхВхС)
		Длина (L)	Ширина (W)	Высота (H)			

Необходимые параметры для определения мест застропки (при наличии)



Данные параметры указываются в том числе для грузов без упаковки

Схема застропки:

Схема рисуется от руки, при необходимости в нескольких проекциях. Продолжить схему можно на обратной стороне, при этом документ подписывается с двух сторон.

Применяемые ГЗП: 1.
2.
3.

Экспедитор уведомлен о возникновении возможных неблагоприятных последствий для груза (утраты груза, причинение вреда грузу или третьим лицам и иные неблагоприятные последствия), возникших в процессе выполнения погрузо-разгрузочных работ, а в случае возникновения таковых его согласие нести за них материальную ответственность.

Производитель работ _____
Дата _____

Представитель экспедитора _____
Дата _____

Акт общей формы

Настоящий акт составлен в присутствии уполномоченного представителя экспедитора _____ действующего на основании доверенности _____, представителя терминала _____, представителя СГТ _____ в части комиссионной выгрузки груза _____ прибывшего на транспорте (ЖД, море, авто) без обозначения штатных мест застропки, отсутствии центра тяжести по изготовленной ПАО «ВМТП» и согласованной экспедитором схемы застропки.

Претензий по качеству и количеству при производстве погрузо-разгрузочных операций к ПАО «ВМТП» не имеем.

Экспедитор

Производитель работ

Начальник смены

Начальник склада

СГТ

Акт общей формы

Настоящий акт составлен в присутствии уполномоченного представителя экспедитора _____ действующего на основании доверенности _____, представителя терминала _____, в части выгрузки груза _____ прибывшего на транспорте (ЖД, море, авто) **(указать причину составления акта) без согласованной и подписанной схемы застропки.(либо иные причины не принятия груза)**

Груз к перевозке не принят. Ответственность за простой (вагона, авто, судна) возлагается на экспедитора.

Экспедитор

Производитель работ

Начальник смены

Акт общей формы

Настоящий акт составлен в присутствии уполномоченного представителя экспедитора _____ действующего на основании доверенности _____, представителя терминала _____, в части прибытия груза _____ на транспорте (ЖД, море, авто) без согласованной и подписанной схемы застропки.

На момент изготовления и утверждения схемы застропки ответственность за простой (вагона, авто, судна) возлагается на экспедитора.

Экспедитор

Производитель работ

Начальник смены