

РАЗДЕЛ I. Общие положения

1.1. Единый свод обычаев и правил морского порта Ейск (далее по тексту «Единый свод»), основывается на:

- Гражданском кодексе Российской Федерации;
- Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации;
- Федеральном законе от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации";
- Международных соглашениях Российской Федерации в области торгового мореплавания;
- Международной практике работы морских портов;
- Сборнике обязательных распоряжений по морскому порту Ейск;
- Уставе Федерального государственного учреждения «Администрация морского порта Ейск»;
- Иных нормативных документах в области торгового мореплавания.

1.2. Единый свод определяет режим работы морского порта Ейск, порядок и условия захода судов в порт, погрузки, разгрузки и обслуживания, находящихся в порту судов, предоставляемые услуги, правила обработки судов и грузов с учетом продолжительности и постоянства их применения и соблюдения.

1.3. В настоящем Едином своде нижеприведенные слова и выражения имеют следующее значение:

- «Порт» - морской порт Ейск.
- «Портовые власти» - Федеральное государственное учреждение «Администрация морского порта Ейск».
- «Границы порта» - границами морского порта Ейск являются границы его территории и акватории, установленные Правительством Российской Федерации.
- «Морской терминал» - совокупность объектов инфраструктуры морского порта Ейск, технологически связанных между собой и предназначенных и (или) используемых для осуществления операций с грузами, в том числе для их перевалки, обслуживания судов, иных транспортных средств.
- «Предприятие» - хозяйствующие субъекты, операторы морского терминала, юридические и физические лица, осуществляющие в порту деятельность по оказанию работ и услуг.
- «Судно» - самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях торгового мореплавания.
- «Погожий рабочий день» - означает день, в течение которого погода позволяет производить соответствующие грузовые операции безопасно, в соответствии с Правилами охраны труда в морских портах ПОТ РО-152-31.82.03-96, утвержденных приказом Департамента морского транспорта от 09 января 1996 г. № 2, и без угрозы нанесения ущерба грузу, судну, портовыми сооружениям и оборудованию.

- «Груз» – любой груз вместе с упаковкой, средствами укрупнения грузовых мест, контейнером или другими средствами, предназначенными и специально изготовленными для транспортировки, защиты или поддержки груза.

1.4. ФГУ «АМП Ейск» осуществляет в пределах своей компетенции административно-властные полномочия, а также предоставление государственных услуг на морском транспорте в сфере организации торгового мореплавания и обеспечения его безопасности.

1.5. В морском порту Ейск осуществляют деятельность следующие операторы морских терминалов:

- ОАО «Ейский морской порт»;
- ООО «Ейск-Порт-Виста»;
- ООО «Директория-Новый морской порт»;
- ОАО «Ейский портовый элеватор»;
- ООО «Ейск-Приазовье-Порт»;
- ООО «Азовская судоремонтная компания».

1.6. В морском порту Ейск взимаются следующие виды портовых сборов:

Таблица 15.1 – Ставки заграничного плавания			
Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	5,39	3,77	5,89
Канальный сбор	7,65	5,36	8,39
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,57	0,40	0,63
внепортовая проводка, за каждую милю	0,12	0,09	0,13
проводка по Азовскому морю к порту Ейск, за операцию	2,85	2,00	3,14
Маячный сбор	1,10	0,77	1,21
Ледокольный сбор	9,76	6,83	10,74

Таблица 15.2 - Ставки каботажного плавания

Наименование сбора	Ставка, руб./1 GT		
	все суда, кроме накатных, наплавных, контейнеровозов и наливных	накатные, наплавные суда и контейнеровозы	наливные суда
Корабельный сбор	2,05	1,44	2,24
Канальный сбор	3,83	2,68	4,20
Лоцманский сбор			
внутрипортовая проводка, за операцию	0,29	0,20	0,32
внепортовая проводка, за каждую милю	0,06	0,04	0,07
проводка по Азовскому морю к порту Ейск, за операцию	1,55	1,09	1,71
Маячный сбор	0,55	0,39	0,60
Ледокольный сбор	10,14	7,10	11,12

* Ледокольный сбор оплачивается круглогодично.

При этом Федеральным государственным учреждением «Администрация морского порта Ейск» взимается корабельный сбор на вход и на выход судна из морского порта Ейск. Оставшиеся сборы взимаются Ейским филиалом Федерального государственного унитарного предприятия «Росморпорт».

Порядок взимания портовых сборов определен Правилами применения портовых сборов в морских портах Российской Федерации, утвержденными приказом Федеральной службы по тарифам от 20 декабря 2007 г. N 522-т/1.

РАЗДЕЛ II. Режим работы порта.

2.1. Морской порт Ейск открыт для захода (выхода) судов с осадкой не более 4,5 м круглый год.

2.2. Нормальным рабочим временем в порту считается время с 08.00 до 17.00 часов, кроме выходных и праздничных дней, установленных правительством РФ. Порт осуществляет работы круглосуточно на договорных условиях.

2.3. Грузовые операции производятся в погожие рабочие дни.

2.4. Порядок обязательной лоцманской проводки судна в порт/из порта, перестановки судна от причала к причалу и другие перемещения судов определяются Сборником обязательных распоряжений по морскому порту Ейск, изданному портовыми властями. В остальных случаях по заявкам заинтересованных сторон с использованием буксира.

2.4. В зимний период, при наличии льда, по заявке предприятий проводится подготовка причала к приему судна, при этом стоимость работы буксира определяется условиями сторон договора.

РАЗДЕЛ III. Оказываемые в порту услуги.

3.1. Порт, в пределах отведенной ему территории и акватории, на основании договоров (соглашений) осуществляет обязательные работы и услуги, включающие:

- погрузку (включая штивку), разгрузку, сепарирование, крепление, раскрепление груза, сухую зачистку грузовых помещений после выгрузки заходящих в порт судов;
- транспортно-экспедиторское обслуживание;
- складские операции с грузами;
- перевалку на морской транспорт грузов с других видов транспорта и обратно;
- взвешивание грузов;
- изготовление коносаментов, манифестов, оформление грузовых и других транспортных документов;
- швартовные операции;
- агентирование судов.

Для выполнения указанных операций в порту используются морские терминалы и причалы с крытыми складами и грузовыми площадками, а также специализированное оборудование и техника предприятий.

Разгрузка судов с рефрижераторными грузами, зерном и сахаром-сырцом насыпью производится по прямому варианту (судно-вагон, судно-транспорт). Зерно также выгружается на элеватор.

Опасные грузы перерабатываются в порту по правилам МК МПОГ по предварительному согласованию предприятиями с компетентными надзорными органами, и осуществляются с разрешения портовых властей в соответствии с Положением по обработке опасных грузов в морском порту Ейск.

3.2. В порту могут производиться работы и предоставляться услуги по дополнительным заявкам:

- организацию работ по дератизации, дегазации, дезинфекции, дезинсекции, фумигации грузов и судов с предоставлением гостиниц для экипажей судов;
- снабжение судов пресной водой, провизией;
- предоставление судам мусорных контейнеров, туалетов;
- энергоснабжение судов;
- снятие с судов хозяйственно-фекальных, нефтесодержащих и балластных вод, а также мусора и пищевых отходов;

- бункеровка жидким топливом;
- буксировочные операции;
- ремонт навигационного оборудования на судах;
- снабжение судов навигационными картами и пособиями для плавания, их корректура;
- установка телефона на борту судна и подключение к береговой телефонной сети;
- подработка грузов (ремонт тары, перетаривание груза и т.д.);
- маркирование и перемаркирование груза;
- специальное крепление грузов на судах;
- предоставление катеров для обслуживания судов на рейде;
- сюрвейерские услуги;
- прочие работы и услуги, обусловленные договором (соглашением), включая декларирование, расчеты по диспачу и демереджу (в срок не более 4 часов).

За все услуги, оказываемые в порту, взимается плата в соответствии с действующими тарифами.

РАЗДЕЛ IV. Информация о подходе судов.

4.1. О предстоящем прибытии заявленного судна в порт капитан судна или его агент обязаны предоставить портовым властям информацию за 10 суток и уточненную за 72, 24 и 4 часа до ожидаемого времени прихода судна в порт, с указанием судовладельца, фрахтователя, флага судна, уточненного время прибытия к кромке льда, приемному бую, осадки судна, каргоплана (при заходе в порт под выгрузку), полной информации о наличии грузовых документов, потребности в топливе, воде, других видах снабжения, услугах, а также отсутствия санитарных и других ограничений, препятствующих готовности судна к обработке и другую информацию о судне и грузе, в том числе опасном, обеспечивающую нормальную обработку судна в порту.

4.2. Агент обязан сообщать портовым властям обо всех неисправностях судна и времени необходимом для выполнения ремонта.

4.3. О всяких задержках в пути, вызывающих опоздание судна в порт, капитан обязан известить об этом портовые власти через агента. В случае опоздания, судно снимается с графика постановки судов к причалу. Дальнейшая постановка судна к причалу осуществляется в соответствии с утвержденным планом швартовых операций.

4.4. Агент подтверждает получение информации о подходе судна и сообщает об этом портовым властям, которые сообщают капитану судна условия лоцманской проводки судна в порт, причал швартовки или место якорной стоянки судна на рейде и предполагаемую дату постановки судна к причалу.

4.5. Прием судов в порт под обработку, стоянку и другие операции производятся только с предварительного согласия порта, после подтверждения порта о приеме, либо на основании договоров (соглашений), за исключением случаев отнесенных к компетенции портовых властей.

РАЗДЕЛ V.

Стояночное время в порту.

5.1. Под стояночным временем судна в порту понимается все время нахождения судна в порту с момента прихода его в порт (окончания швартовки к причалу или постановки на якорь в пределах портовых вод по указанию портовых властей) и до момента выхода из порта (отшвартовки от причала или съемки с якоря).

5.2. Для учета стояночного времени, фактически затраченного судном в порту, судно совместно с предприятием ведет хронометраж с последующим составлением таймшита (стейтмент). Если судно в данном порту разгружается, а затем загружается, то таймшит (стейтмент) составляется отдельно для выгрузки и погрузки. Таймшит (стейтмент) подписывается капитаном судна (агентом) и представителем предприятия. Подписание сторонами таймшита (стейтмент) не должно задерживать отход судна.

Записи в таймшите (стейтмент) изменениям не подлежат, и ни одна из сторон не вправе отказаться от его подписания. При наличии разногласий сторона, имеющая возражения, делает перед своей подписью соответствующую оговорку.

5.3. В таймшите (стейтмент) учета стояночного времени в хронологическом порядке фиксируются в часах и минутах производственные операции с момента прибытия судна в порт и до окончания всех операций, производимых предприятием, а также все задержки в обработке, вызвавшие прерывание стальной времени судна с указанием их продолжительности и причин, оформленных в необходимых случаях актами.

5.4. Таймшит (стейтмент) учета стояночного времени должен быть представлен агентом судна не позднее двух суток после окончания грузовых работ в диспетчерскую предприятия для акцептования или внесения оговорок, а также портовым властям.

РАЗДЕЛ VI.

Готовность судна к обработке.

6.1. Нотис о готовности судна к погрузке или выгрузке капитан судна обязан вручить в официально установленные предприятием рабочие часы, после получения судном свободной практики (после оформления прихода, таможенного и санитарного осмотра, а также после окончания выгрузки в том случае, если судно переходит под погрузку).

6.2. Грузовые помещения судна в соответствии с нотисом должны быть к началу погрузки сухими, полностью зачищенными и обеспеченными всем необходимым оборудованием для погрузки данного груза.

6.3. Судно считается готовым к погрузке навалочных грузов при наличии четкой грузовой марки на штевнях и по миделю, легко читаемой шкалы углублений, позволяющей определить количество погруженного груза по осадке, отсутствию балластных вод или наличию их количества, которое может быть

отдано судовыми средствами без перерыва погрузки, готовности трюмов под конкретный груз.

6.4. Нотис о готовности судна принимается при условии фактической готовности судна во всех отношениях к погрузке или выгрузке данного груза на все трюма судна, подлежащие обработке в порту, наличия полного комплекта грузовых документов, а также выполнения таможенных, карантинных, санитарных и других формальностей.

6.5. Готовность судна оформляется Актом готовности судна к безопасному производству грузовых работ при выполнении следующих требований:

6.5.1. Судовые трапы, сходни, переходные мостики и т.п. должны быть в исправном состоянии, соответствовать правилам и характеру выполняемой работы и иметь свободный доступ.

6.5.2. Под трапом должна быть установлена предохранительная сетка.

6.5.3. У трапа должен быть спасательный круг с линем не менее 30м.

6.5.4. Леерные ограждения на палубе, на площадках, переходах и т. д. должны быть исправными и иметь высоту не менее 1100 мм; если имеются лоцпорты, то они должны быть надежно закреплены; съемные леерные ограждения должны быть установлены на штатные места.

6.5.5. В случае, если комингс люка отсутствует или его высота составляет менее 750 мм, то должны быть установлены леерные ограждения высотой не менее 1100 мм.

6.5.6. Крышки трюмов в открытом состоянии должны быть надежно закреплены стопорными устройствами.

6.5.7. Грузовые помещения должны быть тщательно проветрены.

6.5.8. В темное время суток должна быть обеспечена освещенность не менее:

- в грузовых помещениях при перегрузке навалочных грузов - 20 лк;
- в грузовых помещениях при перегрузке генеральных грузов - 30 лк;
- в грузовых помещениях, на рампах судов с горизонтальным способом погрузки – 50 лк;
- на наружных трапах, в проходах, забортном трапе, переходных мостиках - 20 лк.

6.5.9. Все люки, проемы, отверстия на палубе должны быть надежно закрыты.

6.5.10. При использовании судовых грузовых устройств, последние должны быть исправными.

6.5.11. Система вентиляции грузовых помещений должны быть исправны.

6.5.12. Судовое электрооборудование не должно создавать условий для поражения электротоком.

6.6. Кроме того, к готовности судов с горизонтальным способом погрузки предъявляются следующие требования:

6.6.1. Рифленые покрытия наружной и внутренних рамп (аппарелей), грузовых палуб и галлерей и т.д. должны быть исправными.

6.6.2. Наружные и внутренние рампы должны быть обеспечены исправными колесоотбойными устройствами (высотой не менее 400 мм).

6.6.3. По боковым сторонам наружной рампы и в местах, непосредственно не примыкающих к переборкам внутренних рамп, должны быть установлены исправные леерные ограждения высотой не менее 1100 мм.

6.6.4. Световая и звуковая сигнализации на внутренних рампах и подвесных палубах должны быть исправны и включаться автоматически при начале движения рампы и за 10-15 сек до начала движения палубы.

6.6.5. На въездах в грузовые помещения, внутренние рампы, грузовые подъемники и подвесные грузовые палубы должны быть установлены знаки предельных габаритов, осевой нагрузки и ограничений скорости.

6.6.6. Внутренние рампы в рабочем положении должны быть надежно застопорены.

6.6.7. Грузовые палубы должны иметь надежные устройства, обеспечивающие их удержание в рабочем состоянии и стопорение в поднятом положении.

6.6.8. Для доступа на каждую подвесную палубу в ее рабочем положении должно быть не менее двух исправных трапов.

6.6.9. Со стороны открытых пространств на каждой грузовой палубе должны быть установлены исправные леерные ограждения.

При необходимости проверяются и другие судовые устройства, оснастка и прочие, влияющие на безопасность работ.

Представитель предприятия делает соответствующую отметку на нотисе капитана судна после проверки готовности трюмов с указанием начала счета сталийного времени.

При возникновении разногласий готовность судна к погрузке/выгрузке груза определяется независимым сюрвейером с оплатой за его услуги виновной стороны.

РАЗДЕЛ VII.

Порядок исчисления сталийного времени.

7.1. Учет сталийного времени отражается в таймшите.

7.2. Под сталийным временем понимается рабочее время, полагающееся предприятию по нормам договора и/или настоящего Единого свода на выгрузку /погрузку груза, включая сепарирование, перевеску, обычное крепление-раскрепление (обусловленное правилами ИМО) и штивку груза; открытие, закрытие и перекрытие грузовых люков; оформление документов на выгруженный/погруженный груз; сухую зачистку и уборку грузовых помещений после выгрузки, бункеровку судна топливом и снабжение водой, если их невозможно выполнить в процессе грузовых работ с учетом специализации причалов порта.

В случае необходимости специального крепления/раскрепления грузов по требованию судна, применении особо трудоемких подготовительных операций при выгрузке груза в связи с его состоянием (взрывные работы, киркование, пневморыхление, перетаривание, выборки подмоченных и нарушенных мест), при перевозке ядовитых и огнеопасных грузов с применением противогазов и т.п. предприятию предоставляется дополнительное время, которое добавляется к сталийному времени и определяется фактически затраченным временем.

7.3. Сталийное время определяется делением массы (количества) груза в тоннах (м.куб., штуках) на норму погрузки-выгрузки груза на судах определенной классификационной группы в рабочих погожих сутках.

7.4. При погрузке груза на судно с различной нормой масса соответствующего груза делится на установленную норму на судно в рабочих погожих сутках. В случае погрузки/выгрузки грузов не во все грузовые помещения (трюм, твиндек, палубы ролкеров) установленная норма умножается на количество предъявленных грузовых люков и делится на все количество грузовых люков на судне. К сталийному времени на производство грузовых работ прибавляется время на выполнение вспомогательных операций, несовмещаемых с производством грузовых работ.

7.5. При исчислении сталийного времени воскресные дни и дни официальных праздников, а также время после 15.00 субботних и предпраздничных дней и до 08.00 понедельников и дней, следующих после праздничных дней, не считаются сталийным временем, независимо от того, производилась обработка судна или нет.

7.6. Счет сталийного времени начинается с 16 часов дня, если нотис о готовности судна к грузовым операциям вручен капитаном до 12 часов, и с 8.00 часов утра следующего рабочего дня, если нотис вручен после 12 часов дня.

7.7. Счет сталийного времени прерывается в случае, когда грузовые работы и вспомогательные операции, учтенные в сталийном времени, не могут выполняться по нижеследующим причинам:

- непогода (осадки, мороз, жара, сильный ветер), забастовки и другие форс-мажорные обстоятельства и их последствия;
- по вине судовой администрации, фрахтователя, грузовладельца;
- при отсутствии транспортных средств по грузам, перегружаемым только по прямому варианту в объемах, обусловленных в договорах между предприятиями и клиентами.

7.8. Время, фактически затраченное на работы, связанные с выгрузкой груза из локеров, диптанков и других помещений, не приспособленных для нормальной работы людей и механизмов, а также выгрузка некондиционных грузов и грузов в дефектной таре добавляется к сталийному.

РАЗДЕЛ VIII.

Обязанности судна.

8.1. Судно обязано по требованию предприятия принимать или сдавать груз днем и ночью, а также в воскресные и праздничные дни, предоставляя безвозмездно пар, электроэнергию, освещение, сжатый воздух, лебедки, краны и другие приспособления, необходимые для обеспечения погрузки или выгрузки груза.

8.2. До начала грузовых операций судно обязано проинформировать предприятие обо всех конструктивных особенностях судна, могущих повлиять на производство грузовых операций.

8.3. Прием и сдача груза с/на судно производится у борта судна тальманами предприятия и судна с обязательным оформлением каждой из сторон

тальманской расписки соответствующего образца. При этом каждый «подъем» и общее количество погруженного/выгруженного груза за смену должны быть подтверждены обоюдными подписями тальманов. Внесение изменений в тальманские расписки допускается только по обоюдному согласию сторон с соответствующим подтверждением подписями тальманов предприятия и судна. Тальманские расписки, в которых внесены изменения без согласования сторон и выполненные судном в одностороннем порядке, недействительны.

8.4. В случае, если судно не выставляет своих тальманов, то принимается счет тальманов предприятия, независимо от того, представлялась капитану информация о количестве погруженного или выгруженного груза или нет, при этом грузовые документы, выполненные на основании счета предприятия подписываются капитаном без оговорок. Судно обязано обеспечить выдачу груза поконосаментно. Дополнительные расходы, связанные с выгрузкой поконосаментно засортированных грузов относятся на счет судна.

8.5. Во время перерывов в погрузке или выгрузке любых грузов, а также в случае непогоды судно производит закрытие и открытие трюмов. В случае использования для этих целей береговых кранов предприятия, оплата расходов относится за счет судна.

8.6. Стоимость простоя рабочей силы, произошедшего по причинам, зависящим от судна (неисправность грузовых средств судна, отсутствие пара, освещения, приостановка или снижение интенсивности грузовых работ в связи с засортировкой коносаментных партий или по просьбе или вине администрации судна и т.п.), оплачивается судном по действующим на предприятии в день простоя соответствующим ставкам, и время, потерянное по этим причинам для грузовых операций, исключается из стальной нормы.

8.7. Первая перестановка судна, связанная с его погрузкой-выгрузкой и обслуживанием, производится за счет судна во всех случаях. В остальных случаях перестановки судна производятся за счет стороны, ее заказавшей.

8.8. Предприятие сообщает о предстоящей швартовке, перетяжке, перешвартовке потовым властям и диспетчеру Ейского филиала Федерального государственного унитарного предприятия «Росморпорт», за 2 часа в случае, если операции будут производиться в дневное время (с 8.00 до 17.00) и до 15.00 часов, если операции подлежат выполнению в вечернее или ночное время (с 17.00 до 8.00 часов).

8.9. Дополнительные расходы, связанные с выгрузкой некондиционных грузов и грузов в дефектной таре, а также грузов, требующих сложного раскрепления, перетаривания и т.п., относятся на счет судна, а фактически затраченное время добавляется к стальной норме.

РАЗДЕЛ IX.

Ответственность за размещение, крепление и сепарирование грузов на судна

9.1. Размещение грузов на судне производится по грузовому плану, утвержденному капитаном, согласованному с предприятием и представителем

грузовладельца. Копия грузового плана обязательно предоставляется портовым властям.

9.2. Если на судно предстоит погрузка тяжеловесных (массой свыше 5 т) и/или длинномерных (длиной свыше 8 м) грузов, до начала грузовых операций администрация судна обязана выдать предприятию помимо грузового плана схему размещения и крепления вышеуказанных грузов с учетом допустимых нагрузок на палубы грузовых помещений, наличия рымов.

9.3. Администрация судна ответственна за правильное размещение, укладку, штивку, крепление, сепарирование и сохранность груза в грузовых помещениях судна. Администрации судна представляется право приостановить погрузку/выгрузку до устранения выявленных нарушений.

9.4. Судовладелец несет ответственность за сепарирование коносаментных партий груза и качество сепарации.

9.5. Все расходы, явившиеся результатом неправильной загрузки судна, несет судовладелец.

9.6. Погрузка груза на палубу производится с письменного согласия грузовладельца.

9.7. Крепление палубного груза производится силами и средствами судна за его счет и под его ответственность независимо от того, производится ли эта работа судовой командой или по заявке капитана судна силами и средствами предприятия.

9.8. Работы по сепарированию и креплению/раскреплению грузов, производимые на судне, относятся за счет судна. Сепарационные или крепежные материалы, необходимые для перевозки грузов предоставляются фрахтователем или грузовладельцем за свой счет.

9.9. При отсутствии договоров с судовладельцами все расходы по креплению, крепежному инвентарю и сепарационным материалам относятся на счет грузовладельца или его экспедитора. На линейных судах сепарационные и крепежные материалы предоставляются судовладельцем за свой счет.

9.10. Дополнительные расходы, связанные с выгрузкой грузов из локеров, диптанков и других помещений, непригодных для нормальной работы людей и механизмов, а также выгрузке некондиционных грузов и грузов в дефектной таре, относятся за счет грузовладельцев.

РАЗДЕЛ X.

Ответственность за повреждение судна

10.1. Предприятие несет ответственность перед судовладельцем за повреждение судна, произошедшее по вине предприятия, подтвержденное актом, составленным с обязательным участием представителя портовых властей в течение смены которого произошло повреждение, но не позднее отхода судна из порта.

РАЗДЕЛ XI.

Прочие положения

11.1. Ответственность сторон (судна, предприятия, фрахтователя, грузовладельца) по соблюдению сроков и условий погрузки/выгрузки, в том числе ставки диспатча (демереджа), определяется договорами, соглашениями, чартерами.

11.2. Предприятия оказывают услуги по погрузке/выгрузке, складированию, хранению грузов на основе прямых договоров с грузовладельцами.

11.3. В отдельных случаях участники портовой деятельности разрабатывают с заинтересованными сторонами особые условия переработки грузов и обработки транспортных средств и вносят их приложениями к настоящему Единому своду.

Капитан морского порта Ейск

С.А. Гречкин