

Звіт
про результати опрацювання зауважень громадськості,
що надійшли протягом громадського обговорення проекту наказу Міністерства інфраструктури України
«Про внесення змін до Правил надання послуг у морських портах України»

1. Невраховані зауваження

Суть зауваження	Положення спірної частини проекту акта (у разі потреби)	Аргументи розробника щодо відхилення зауважень
Громадська спілка «Асоціація морських агентств України»		
Порядок розробки та затвердження РТК, а також вимоги до навантаження навалювальних вантажів повинні визначатися відповідним стандартом	Розділи 9 та 17 в цілому	Згідно зі статтею 1 Закону України «Про стандартизацію» національний стандарт – стандарт, прийнятий національним органом стандартизації та доступний для широкого кола користувачів. Статтею 8 вказаного Закону визначено вичерпне коло суб'єктів стандартизації: 1) центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері стандартизації; 2) центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері стандартизації; 3) національний орган стандартизації;

№46/4031-21 від 23.04.2021



		4) технічні комітети стандартизації; 5) підприємства, установи та організації, що здійснюють стандартизацію. Згідно з частиною 1 статті 24 Закону національні стандарти, кодекси усталеної практики, зміни до них та розроблені національним органом стандартизації каталоги видаються, відтворюються та розповсюджуються національним органом стандартизації. Згідно з частиною 1 статті 28 Закону роботи із стандартизації фінансуються їх замовниками. Розроблення національних стандартів потребуватиме значних затрат часу та коштів, що підтверджується аналізом регуляторного впливу.
Викласти термін «Вантажні операції — вантаження, вивантаження і перевантаження вантажу, завантаження і розвантаження різних видів транспорту.»	Розділ 2 в цілому	Термін визначено наказами Міністерства транспорту України від 14.12.1998 № 497 «Про затвердження Положення про порядок підготовки та подання інформації про вантаж для його безпечного морського перевезення» та від 25.11.2008 № 1430 «Про

		внесення змін до наказу Міністерства транспорту України від 21.11.2000 № 644 та Правил перевезення наливних вантажів»
Виключити термін «оператор термінала» та його використання за текстом	Проект акта в цілому	Поняття «оператор термінала» встановлено Директивою 2001/96/ЄС. Водночас Директива дає визначення за змістом, тотожне Закону України «Про морські порти України». З метою врахування положень Директиви та уникнення дублювання норм законодавства в проекті акта термін «портовий оператор» використовується поряд з терміном «оператор термінала».
Точно зазначити, про які нормативно-правові акти йдеться у Проекті	Розділ 4: «7. Портовий оператор (оператор термінала) має право відмовити замовнику в задоволенні заявки, якщо: не укладено договору перевалки; портовий оператор (оператор термінала) не має технічних і технологічних можливостей для задоволення заявки; навантаження і перевезення вантажів тимчасово припинено	У разі відсутності правових підстав, зазначених в будь-якому акті законодавства, відмова портового оператора в задоволенні заявки буде неправомірною. Відсутність посилання на конкретні норми законодавства не впливатиме на виникнення спірних ситуацій між суб'єктами господарювання.

	відповідно до законодавства; замовник не виконав умов договору, укладеного з портовим оператором (оператором термінала) (вантажне вивезено в передбачені договором строки; не оплачено надані послуги тощо); в інших випадках, передбачених законодавством України та договором перевалки.»	
Чинна редакція Правил містить такі положення щодо навчання та сертифікації персоналу: «6.5. Персонал портового оператора (оператора термінала), пов'язаний з проведенням вантажних та інших операцій з небезпечними вантажами, зобов'язаний пройти спеціальне навчання, за результатами якого отримати свідоцтво (сертифікат), форма якого затверджується Міністерством інфраструктури.» Компанії-члени ГС «АМАУ» пропонують викласти п. 5 в Проекті ідентично до п. 6.5 чинних Правил з метою збереження можливості контролю за якістю спеціального навчання та уникнення корупційних факторів.	Розділ 6: «5. Персонал портового оператора (оператора термінала), залучений до виконання вантажних та інших операцій із небезпечними вантажами, зобов'язаний пройти спеціальне навчання, за результатами якого отримати свідоцтво (сертифікат).»	Чинною редакцією Правил надання послуг у морських портах України передбачено повноваження Мінінфраструктури щодо затвердження форми свідоцтва. Затвердження форми не впливає на якість спеціального навчання та уникнення корупційних факторів. Водночас вказані повноваження передбачено пунктом 3 Порядку проведення спеціального навчання працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів (постанова Кабінету Міністрів України від 31.10.2007 № 1285)
Пропонуємо виключити згадку про застосування «проміжної тари», оскільки не	Розділ 2:	Поняття «обладнання» та «тара» визначено законодавством. Зміст

зрозуміло, що мається на увазі під цим терміном. На практиці при ВО навалювального вантажу може використовуватися обладнання, яке теоретично може визначатися як проміжна тара, при цьому таке використання не змінює статус для навалювального вантажу.	«навалочний (навалювальний) вантаж – будь-який вантаж, інший, ніж рідина або газ, що складається із суміші часток, гранул або будь-яких великих шматків, зазвичай однорідний за складом, який завантажуються/розвантажуються безпосередньо до/з вантажних приміщень судна без застосування будь-якої проміжної тари. Такі вантажі поділяються на групи А, В та С. До групи А належить вантаж, який може розріджуватися, якщо вміст вологи під час перевезення морем перевищить транспортабельну межу вологості. До групи В належить вантаж, який має небезпечні хімічні властивості, що можуть спричинити виникнення небезпечної ситуації на судні. До групи С належить вантаж, який не має схильності до розрідження (група А) і не має небезпечних хімічних властивостей (група В);»	цих понять унеможлиблює ототожнення слів «проміжна тара» та «обладнання».
3 АТ «Укрзалізниця» укладається інший договір - договір на подачу/прибирання вагонів (якщо у ПО є локомотив, то укладається договір на використання колій), а	Розділ 4: «11. Порядок виконання перевантажувальних операцій на під'їзних коліях морських портів	Пропозиції надано АТ «Укрзалізниця» (лист від 31.07.2020 № Ц-4-80-2370-20)

не на обробку вагонів з вантажами. Додатково в деяких портах укладається договір з ДП «АМПУ» на використання колій. Порядок виконання перевантажувальних операцій на під'їзних коліях морських портів не регулюється умовами договорів АТ «Укрзалізниця» та ДП «АМПУ» з іншими суб'єктами господарювання.	визначається договором між АТ «Укрзалізниця» і власником під'їзної колії про обробку вагонів з вантажами (далі – договір про обробку вагонів з вантажами). Технологія роботи під'їзної колії морського порту і залізничної станції примикання АТ «Укрзалізниця» встановлюється з урахуванням умов договору про обробку вагонів з вантажами.»	
Встановлення заборони на внесення змін до ТТП не відповідає п. 10 розділу IX Проекту.	Розділ 9: «8. Зміни до РТК (виправлення, виключення даних або доповнення новими даними) повинні оформлятися «Повідомленням про зміну», яке є невід'ємною частиною РТК. Внесення змін до ТТП не дозволяється. 10. ТТП на підприємстві повинні розроблятися у випадках, коли вантажі надходять вперше, епізодично, невеликими партіями, з відхиленням від правил, технічних умов транспортування (пошкоджений стан вантажу, порушена тара, упаковка), їх транспортні характеристики нові	Зауваження не відповідає дійсності. Пункт 10 встановлює випадки коли ТТП розробляються, а пункт 8 встановлює заборону на внесення змін до ТТП. Водночас пункт 7 передбачає що строк дії ТТП становить не більше одного року, після чого документ підлягає перетворенню в РТК або скасуванню.

	для перевантажувального комплексу, що потребує впровадження способів перевантаження, які раніше підприємство не використовувало, а також у разі впровадження нових технологій обробки вантажів та/або нового обладнання.»	
В Проєкті необхідно зазначити посилання на нормативно-правовий акт, який встановлює вимоги про обов'язкове звернення саме до спеціалізованих організацій, визначених Міністерством інфраструктури України. Крім того, пропонуємо у Проєкті конкретизувати нормативно-правовий акт Міністерством інфраструктури України.	Розділ 9: «12. Під час розроблення РТК, «Повідомлення про зміну», ТТІП слід керуватися нормами міжнародного законодавства щодо транспортування, зберігання, перевантаження вантажів усіх класів небезпеки в морських портах (МОПНВ, ВОПНВ, МАРПОЛ 73/78 тощо), інформацією про транспортні характеристики небезпечного вантажу, яку надають спеціалізовані організації, визначені Міністерством інфраструктури України.»	Необхідність звернення до спеціалізованих організацій встановлює сам проєкт акта. Крім того, питання регулюється наказом Міністерства транспорту України від 14.12.1998 № 497 «Про затвердження Положення про порядок підготовки та подання інформації про вантаж для його безпечного морського перевезення» (зокрема, пунктом 6.2). Водночас правила нормопроєктувальної техніки не встановлюють обов'язку встановлення відсилочних норм.
Наразі в Україні немає вимог, які зобов'язують ПО впровадити стандарти ISO або еквівалентні стандарти. Сертифікація ПО за стандартами ISO або еквівалентними	Розділ 17: «21. У портового оператора має бути запроваджено систему контролю якості, яка пройшла	Положення передбачені Директивою 2001/96/ЄС (статті 5 та 6)

стандартами – це право оператора, а не обов'язок. Отже, у зв'язку з відсутністю контролюючого органу, до повноважень якого входить контроль з перевірки на відповідність оператора стандартам ISO або еквівалентним стандартам, ПО самостійно вирішує питання про впровадження вказаної системи контролю якості і, відповідно, самостійно здійснює такий контроль за її відповідністю стандартам ISO 9001:2015 або еквівалентним стандартам. Це підтверджує те, що впровадження таких стандартів є правом ПО, а не обов'язком. Вищезазначене також стосується і й новозаснованих терміналів.	сертифікацію згідно зі стандартами ISO 9001:2015 або згідно з еквівалентними стандартами, які відповідають усім аспектам ISO 9001:2015, та аудиторську перевірку згідно з настановами ISO 10011:1991 або згідно з еквівалентними стандартами, які відповідають усім аспектам ISO 10011:1991. Еквівалентні стандарти, зазначені в цьому пункті, повинні відповідати положенням Директиви 98/34/ЄС Європейського парламенту і Ради ЄС про процедури надання інформації в галузі технічних стандартів і регламентів, а також правилам надання послуг в інформаційному суспільстві. Новозаснований термінал повинен обов'язково довести свої наміри впровадити систему управління якістю, яка відповідає стандарту ISO 9001:2015, та впровадити її не пізніше ніж протягом 1 року.»	
Асоціація «Стивідорних компаній Одеського морського порту»		

Члени Асоціації вважають, що імперативна умова про наявність прямого договору між АТ «Укрзалізниця» та портовим оператором є нав'язуванням послуг АТ «Укрзалізниця» всупереч вимогам чинного законодавства, зокрема, всупереч Закону України «Про захист економічної конкуренції». Насправді, фактично станом на сьогодні відносини, пов'язані з виконанням перевантажувальних операцій на під'їзних коліях морських портів, регулюються в різних портах та на різних терміналах різними договорами, укладеними різними суб'єктами, в залежності від багатьох факторів, зокрема, від балансової належності під'їзних колій тощо. Зокрема, в Одеському порту переважна більшість портових операторів не має прямих договорів з АТ «Укрзалізниця», а має відповідні договори із адміністрацією морського порту (далі – ДП «АМПУ») як балансоутримувачем під'їзних колій, в той час як ДП «АМПУ», в свою чергу, має відповідний договір із АТ «Укрзалізниця».	Розділ 4: «11. Порядок виконання перевантажувальних операцій на під'їзних коліях морських портів визначається договором між АТ «Укрзалізниця» і портовим оператором про обробку вагонів з вантажами (далі – договір про обробку вагонів з вантажами).»	Пропозиції надано АТ «Укрзалізниця» (лист від 31.07.2020 № Ц-4-80-2370-20)
Члени Асоціації вважають, що обмеження строку дії ТТІП в один рік є неприйнятним, особливо для сезонних або нерегулярних вантажів, і таке обмеження призведе до постійного їх перевидання.	Розділ 9: «7. ... Строк дії ТТІП становить один рік, після чого документ підлягає перетворенню в РТК або скасуванню.»	Тимчасова технологічна інструкція з перевантаження (ТТІП) – це тимчасовий документ. У перевиданні відсутня необхідність, оскільки впродовж року ТТІП підлягає перетворенню в РТК або

		скасуванню.
Імперативна заборона внесення змін до ТТІП, на наш погляд, є недоречним нонсенсом, оскільки на практиці для такої зміни може бути безліч підстав. Тому ми пропонуємо передбачити єдині правила для внесення змін як до РТК, так і до ТТІП	Розділ 9: «8. Зміни до РТК (виправлення, виключення даних або доповнення новими даними) повинні оформлятися «Повідомленням про зміну», яке є невід’ємною частиною РТК. Внесення змін до ТТІП не дозволяється.»	ТТІП – це тимчасовий документ, який підлягає скасуванню при підготовці РТК, тому, виходячи з його суті, при необхідності внесення змін необхідно готувати новий ТТІП або РТК.
Члени Асоціації підтримують зміст цього пункту Проекту. Проте необхідно зауважити, що станом на сьогодні в більшості вітчизняних портів наразі використовуються серед іншого й РТК/ТТІП, викладені російською мовою. Тому Асоціація пропонує встановити умову, згідно якої вимоги цього пункту стосуватимуться усіх документів, створюваних після прийняття нової редакції Правил. Інакше з моменту набуття чинності нової редакції Правил дійсність РТК та ТТІП, які не відповідатимуть цьому пункту, можна буде поставити під сумнів, а одночасне їх перевидання українською мовою є практично неможливим, що створить колапс у вітчизняних портах через неможливість	Розділ 9: «11. Текст РТК, «Повідомлення про зміну», ТТІП повинен викладатися українською мовою, бути чітким, забезпечувати правильне розуміння та застосування. У тексті слід використовувати технічні терміни, позначення, визначення, установлені державними стандартами. Не допускається вживання зворотів розмовної мови, техніцизмів, професіоналізмів, довільних словотворень, іноземних слів та термінів у разі наявності рівнозначних в українській мові, прийнятих на морському транспорті, викладення одного і	Усі РТК/ТТІП повинні відповідати вимогам оновлених Правил після набрання ними чинності. Вказане стосується не тільки структури РТК/ТТІП, а і мови, якими вони викладені

виконання навантажувальних операцій за відсутності діючих РТК та ТТП.	того самого поняття різними термінами.»	
Члени Асоціації вважають, що за умов залишення існуючої редакції пункту із великою деталізацією та прив'язкою до паспортів конкретних механізмів, будь-яка зміна в парку техніки портового оператора буде призводити до необхідності вносити зміни в РТК, що є неприпустимим, оскільки буде створювати істотні бюрократичні перешкоди в процесі виконання навантажувальних операцій в порту. Тому Асоціація дотримується думки, що в РТК необхідно вказувати тільки загальне найменування та основні експлуатаційні параметри підйомно-транспортного обладнання, які мають значення для цілей РТК, без прив'язки до паспортів конкретних механізмів.	Розділ 9: «14. РТК (ТТП, «Повідомлення про зміну») вводиться в дію наказом керівника підприємства, у якому визначається: ... строк дії ТТП; »	ТТП – це тимчасовий документ. У відповідності до пункту 7 Розділу IX проєкту Правил термін дії ТТП – один рік, але розробник може встановлювати менший термін дії ТТП та переробки його у РТК.
Члени Асоціації вважають, що перелічену у цьому пункті інформацію портовий оператор надавати не може: у нього відсутня пряма комунікація з судном до моменту його постановки до причалу і відкриття вільної практики. Обговорення вантажного плану, схеми кріплення, порядку обробки та ін. узгоджуються портовим оператором і	Розділ 17: «22. Після отримання від судна первинного повідомлення про розрахований час його прибуття представник портового оператора надає капітану судна таку інформацію: номер причалу, на якому буде виконуватися навантаження або	Відповідні положення прямо передбачені Директивою 2001/96/ЄС (додаток 5). Крім того, для комунікації можливо використовувати наявні інформаційні системи, наявність яких прямо вимагається стандартами 1.3 bis, 1.3 ter 1.3 quart та 1.3 quin Поправок 2016 року до

адміністрацією судна після постановки до причалу і готовності судна до початку вантажних операцій. Тому цей пункт у запропонованій редакції не відповідає дійсності та має бути видалений. Всю наведену вище інформацію капітан судна отримує через судового агента від адміністрації порту, що повністю відповідає існуючим на сьогодні обов'язковим постановам та зводам звичаїв переважної більшості вітчизняних портів. Відповідні положення директив ЄС можна поступово та обережно імплементувати лише у сукупності із одночасним створенням державою всіх умов та механізмів, які дозволять портовим операторам безперешкодно виконувати такі положення, зокрема, із паралельним внесенням змін до інших законодавчих актів, створенням можливостей для належного навчання та підвищення кваліфікації персоналу, поліпшенням технічного стану портової інфраструктури тощо.	розвантаження, а також розрахунковий час стоянки та закінчення навантаження або розвантаження (за погодженням з адміністрацією морського порту); характеристики вантажного обладнання, включаючи номінальні темпи виконання вантажних робіт у морському терміналі та кількість вантажних одиниць, що будуть використані для вантажних робіт, а також розрахунковий час, необхідний для завершення кожної ВО, або розрахункова тривалість кожного етапу скидання баласту в разі розвантаження; особливості кожного причалу або вантажної естакади, які повинен знати капітан судна, включаючи положення пересувних або стаціонарних перешкод, огорож, кнехтів та швартовних засобів; мінімальна глибина води вздовж причалу і на підході до нього, а також у фарватерах відходу; густина води біля причалу; максимальна відстань від ватерлінії до верхівки кришок	Додатку до Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року. За відсутності комунікації за допомогою інформаційної системи можлива комунікація з морським агентом. Слід зазначити, що стандарти зазначеної Конвенції 1965 року імплементувати в законодавство України немає необхідності, оскільки її норми вступають в силу автоматично, якщо не були направлені зауваження більш ніж третини країн, які прийняли зазначену Конвенцію.
---	---	---

	вантажних люків або комінгсів, що є важливим для вантажних робіт, а також допустимий надводний габарит судна; особливості розташування трапів (за наявності); борт, яким судно має пришвартовуватися до причалу (за погодженням з адміністрацією морського порту); максимально допустима швидкість підходу до вантажної естакади, наявність буксирів, їхній тип і тягова сила; послідовність операцій із завантаження різних партій вантажу та будь-які інші обмеження, якщо немає можливості виконувати вантажні операції в будь-якому порядку або в будь-яке вантажне приміщення; будь-які властивості вантажу, який планується до завантаження, які можуть спричинити загрозу під час розміщення його разом із вантажем або залишками вантажу, що вже перебуває на борту судна; попередня інформація щодо запропонованого плану виконання	
--	---	--

	вантажних робіт або змін до наявних планів виконання вантажних робіт; відомості про вантажне обладнання морського термінала (стаціонарне обладнання або його пересування має деякі обмеження); необхідні швартовні канати; відомості про незвичні засоби швартування (за погодженням з адміністрацією морського порту); будь-які обмеження щодо забору чи скидання баласту; максимальна осадка судна (за погодженням з адміністрацією морського порту); будь-яка інша інформація про морський термінал на запит капітана судна.»	
Див. вище коментар до пункту 1 розділу XVII Проекту (пункт 26 цієї таблиці) відносно відсутності у портового оператора відповідних законодавчих повноважень щодо контролю безпеки на судні.	Розділ 17: «26. До початку завантаження чи розвантаження капітан судна і представник портового оператора разом заповнюють і підписують лист контролю безпеки на судні та на березі відповідно до настанов, наведених у додатку 7 до цих Правил.»	Відповідні положення прямо передбачені Директивою 2001/96/ЄС (частина 2 статті 8). Крім того, сторони підписують лист контролю безпеки на судні та на березі (кожен у межах своєї відповідальності)

Європейська Бізнес Асоціація		
Пропонуємо виключити згадку про застосування «проміжної тари», оскільки залишається не в повній мірі зрозумілим, що мається на увазі під цим терміном. На практиці при вантажних операціях (надалі - ВО) з навалювальним вантажем може використовуватися обладнання, яке теоретично може визначатися як проміжна тара, при цьому таке використання не змінює статус такого вантажу як навалювального.	Розділ 2: «навалочний (навалювальний) вантаж – будь-який вантаж, інший, ніж рідина або газ, що складається із суміші часток, гранул або будь-яких великих шматків, зазвичай однорідний за складом, який завантажується/розвантажується безпосередньо до/з вантажних приміщень судна без застосування будь-якої проміжної тари. Такі вантажі поділяються на групи А, В та С. До групи А належить вантаж, який може розріджуватися, якщо вміст вологи під час перевезення морем перевищить транспортбельну межу вологості. До групи В належить вантаж, який має небезпечні хімічні властивості, що можуть спричинити виникнення небезпечної ситуації на судні. До групи С належить вантаж, який не має схильності до розрідження (група А) і не має небезпечних хімічних властивостей (група В);»	Поняття «обладнання» та «тара» визначено законодавством. Зміст цих понять унеможливорює ототожнення слів «проміжна тара» та «обладнання».

Компанії-члени Комітету Асоціації зазначають, що з АТ «Укрзалізниця» укладається договір на подачу та забирання вагонів (якщо портовий оператор (надалі - ПО) використовує приватний локомотив, то укладається договір на експлуатацію під'їзних колій), а не на обробку вагонів з вантажами. Додатково, за інформацією представників бізнесу, в деяких портах укладається договір з ДП «АМПУ» на використання колій. Експерти Комітету Асоціації зазначають, що порядок виконання перевантажувальних операцій на під'їзних коліях морських портів не регулюється умовами договорів АТ «Укрзалізниця» та портовим оператором, а, зокрема, визначається договорами між морським портом та АТ «Укрзалізниця» безпосередньо.	Розділ 4: «11. Порядок виконання перевантажувальних операцій на під'їзних коліях морських портів визначається договором між АТ «Укрзалізниця» і власником під'їзної колії про обробку вагонів з вантажами (далі – договір про обробку вагонів з вантажами). Технологія роботи під'їзної колії морського порту і залізничної станції примикання АТ «Укрзалізниця» встановлюється з урахуванням умов договору про обробку вагонів з вантажами.»	Пропозиції надано АТ «Укрзалізниця» (лист від 31.07.2020 № Ц-4-80-2370-20)
Звертаємо увагу, що встановлення заборони на внесення змін до ТТІП не співвідноситься з пунктом 10 розділу IX Проекту Наказу.	Розділ 9: «8. Зміни до РТК (виправлення, виключення даних або доповнення новими даними) повинні оформлятися «Повідомленням про зміну», яке є невід'ємною частиною РТК. Внесення змін до ТТІП не дозволяється. 10. ТТІП на підприємстві повинні розроблятися у випадках,	Зауваження не відповідає дійсності. Пункт 10 встановлює випадки, коли ТТІП розробляються, а пункт 8 встановлює заборону на внесення змін до ТТІП. Водночас пункт 7 передбачає, що строк дії ТТІП становить не більше одного року, після чого документ підлягає перетворенню в РТК або скасуванню.

	коли вантажі надходять вперше, епізодично, невеликими партіями, з відхиленням від правил, технічних умов транспортування (пошкоджений стан вантажу, порушена тара, упаковка), їх транспортні характеристики нові для перевантажувального комплексу, що потребує впровадження способів перевантаження, які раніше підприємство не використовувало, а також у разі впровадження нових технологій обробки вантажів та/або нового обладнання.»	
Пропонуємо у Проекті Наказу зазначити посилання на нормативно-правовий акт, який визначає перелік спеціалізованих організацій, до яких необхідно звертатися за інформацією про транспортні характеристики небезпечних вантажів.	Розділ 9: «12. Під час розроблення РТК, «Повідомлення про зміну», ТТІП слід керуватися нормами міжнародного законодавства щодо транспортування, зберігання, перевантаження вантажів усіх класів небезпеки в морських портах (МОПНВ, ВОПНВ, МАРПОЛ 73/78 тощо), інформацією про транспортні характеристики небезпечного вантажу, яку надають спеціалізовані організації,	Необхідність звернення до спеціалізованих організацій встановлює сам проєкт акта. Крім того, питання регулюється наказом Міністерства транспорту України від 14.12.1998 № 497 «Про затвердження Положення про порядок підготовки та подання інформації про вантаж для його безпечного морського перевезення» (зокрема пунктом 6.2). Водночас правила нормопроєктувальної техніки не встановлюють обов'язку встановлення відсиловних норм.

	визначені Міністерством інфраструктури України.»	
На переконання представників бізнесу, сертифікація ПО за стандартами ISO або еквівалентними стандартами має розглядатись як право ПО та його конкурентна перевага, а не обов'язок, тому ПО має самостійно вирішувати питання про впровадження вказаної системи контролю якості і, відповідно, самостійно здійснювати контроль за її відповідністю стандартам ISO 9001:2015 «Системи менеджменту якості. Вимоги» або еквівалентним стандартам. Вищезазначене також стосується і новозаснованих терміналів.	Розділ 17: «21. У портового оператора має бути запроваджено систему контролю якості, яка пройшла сертифікацію згідно зі стандартами ISO 9001:2015 або згідно з еквівалентними стандартами, які відповідають усім аспектам ISO 9001:2015, та аудиторську перевірку згідно з настановами ISO 10011:1991 або згідно з еквівалентними стандартами, які відповідають усім аспектам ISO 10011:1991. Еквівалентні стандарти, зазначені в цьому пункті, повинні відповідати положенням Директиви 98/34/ЄС Європейського парламенту і Ради ЄС про процедури надання інформації в галузі технічних стандартів і регламентів, а також правилам надання послуг в інформаційному суспільстві. Новозаснований термінал повинен обов'язково довести свої наміри впровадити систему	Положення передбачені Директивою 2001/96/ЄС (статті 5 та 6)

	управління якістю, яка відповідає стандарту ISO 9001:2015, та впровадити її не пізніше ніж протягом 1 року.»	
--	--	--

2. Враховані зауваження

Суть зауваження	Положення спірної частини проекту акта (у разі потреби)	Спосіб врахування
Громадська спілка «Асоціація морських агентств України»		
Визначити термін «навалювальне судно» згідно з Директивою 2001/96/ЄС	Розділ 2 в цілому	Розділ 2 доповнено новим абзацом такого змісту: «навалювальне судно – судно, конструкція якого включає одну палубу, бортові підпалубні та бортові скулові цистерни у вантажних приміщеннях і яке, перш за все, призначене для перевезення сухого вантажу навалом, або рудовоз (тобто морське однопалубне судно, оснащене двома поздовжніми перегородками та подвійним дном під усією вантажною зоною і призначене для перевезення руд тільки в центральних трюмах), або комбіноване судно, згідно з

		визначенням у правилі II-2/3.27 Конвенції СОЛАС;»
Визначити в розділі, який стосується вимог до навантаження та розвантаження навалювальних вантажів, що він застосовується до навалювальних вантажів.	Розділ 17 в цілому	Назву розділу 17 викладено в редакції «XVII. Вимоги до навантаження і розвантаження навалювальних суден»; Скрізь за текстом слова «суховантажне судно» замінено словами «навалювальне судно»
Компанії-члени ГС «АМАУ» пропонують визначити у Проекті термін: «інформаційні системи електронної взаємодії — організаційно-технічні системи, які відповідають законодавству про електронний документообіг та дають можливість портовому співтовариству або окремо кожному з його учасників за допомогою технічних і програмних засобів накопичувати, перевіряти, обробляти, зберігати, передавати в електронній формі інформацію і документи про осіб, товари та транспортні засоби, що переміщуються ними, та обмінюватися такою інформацією і документами».	Проект акта в цілому	Абзац 14 пункту 1 розділу 2 викладено в редакції: «системи електронної взаємодії (СЕВ) — організаційно-технічні системи, які відповідають законодавству про електронний документообіг та дають можливість портовому співтовариству або окремо кожному з його учасників за допомогою технічних і програмних засобів накопичувати, перевіряти, обробляти, зберігати, передавати в електронній формі інформацію і документи про осіб, товари та транспортні засоби, що переміщуються ними, та обмінюватися такою інформацією і документами;»

Пропонуємо включити зазначений абзац, оскільки на практиці мають місце випадки тимчасового обмеження ВО з боку ДП «АМПУ». «навантаження/вивантаження вантажів, робота технічних засобів перевантаження (крани, навантажувальні машини тощо), постановка та швартування суден тимчасово обмежені ДП «АМПУ» відповідно до чинного законодавства і нормативно-правових актів;»	Розділ 4: «7. Портовий оператор (оператор термінала) має право відмовити замовнику в задоволенні заявки, якщо: не укладено договору перевалки; портовий оператор (оператор термінала) не має технічних і технологічних можливостей для задоволення заявки; навантаження і перевезення вантажів тимчасово припинено відповідно до законодавства; замовник не виконав умов договору, укладеного з портовим оператором (оператором термінала) (вантажне вивезено в передбачені договором строки; не оплачено надані послуги тощо); в інших випадках, передбачених законодавством України та договором перевалки.»	Пункт 7 розділу 4 викладено в редакції: «7. Портовий оператор (оператор термінала) має право відмовити замовнику в задоволенні заявки, якщо: не укладено договору перевалки; портовий оператор (оператор термінала) не має технічних і технологічних можливостей для задоволення заявки; навантаження і перевезення вантажів тимчасово припинено відповідно до законодавства; замовник не виконав умов договору, укладеного з портовим оператором (оператором термінала) (вантаж не вивезено в передбачені договором строки; не оплачені надані послуги тощо); навантаження/вивантаження вантажів, робота технічних засобів перевантаження (вантажопідіймальні крани, навантажувальні машини тощо), постановка та швартування суден тимчасово обмежені адміністрацією морських портів України відповідно до чинного
---	--	---

		законодавства; в інших випадках, передбачених законодавством України та договором перевалки.»
Пропонуємо конкретизувати хто розробляє примірну ТС (у абз.1 п.2). Пропонуємо об'єднати п.2 та п.4, так як враховуючи, що будь-яке переміщення вантажу здійснюється за допомогою об'єктів загального користування (авто/залізничним коліям ДП «АМПУ», через причали ДП «АМПУ») фактично ДП «АМПУ» може безпідставно вимагати від ПО погоджувати з ним усі ТС. Водночас ДП «АМПУ» не є спеціалізованим підприємством, яке може надавати оцінку відповідності або невідповідності ТС.	Розділ 7 в цілому	Поняття «примірна ТС» вилучено з проекту наказу за результатами опрацювання зауважень заінтересованих підприємств
Враховуючи, що будь-яке переміщення вантажу здійснюється за допомогою об'єктів загального користування (авто/залізничним коліям ДП «АМПУ», через причали ДП «АМПУ»), фактично ДП «АМПУ» може безпідставно вимагати від ПО погоджувати з ним усі РТД, що є втручанням у господарську діяльність ПО. Водночас ДП «АМПУ» не є спеціалізованим підприємством, яке може надавати оцінку відповідності або невідповідності РТД. Такі дії ДП «АМПУ»	Розділ 8: «2. РТД розробляється відповідно до розділу IX цих Правил з урахуванням вимог нормативних документів, що регламентують умови та забезпечення безпеки виконання ВО і складських робіт. Портовий оператор (оператор терміналу) повинен затвердити РТД та надати її адміністрації морського порту до	Пункт 2 розділу 8 викладено в редакції: «2. РТД розробляється відповідно до розділу IX цих Правил з урахуванням вимог нормативних документів, що регламентують умови та забезпечення безпеки виконання ВО і складських робіт. Портовий оператор (оператор терміналу) повинен затвердити РТД та надати її СКМП для погодження

щодо «затвердження» РТД суперечать ст. 15 та п. 5 ст. 18 ЗУ «Про морські порти України».	відома. РТД щодо об'єктів, які перебувають на балансі (у користуванні) адміністрації морського порту, а також об'єктів портової інфраструктури загального користування державної форми власності затверджує адміністрація морського порту.»	та адміністрації морського порту до відома. РТД щодо об'єктів, які перебувають на балансі (у користуванні) адміністрації морського порту, а також об'єктів портової інфраструктури загального користування державної форми власності погоджує СКМП та адміністрація морського порту.»
Вважаємо надмірною конкретизацію місць зберігання оригіналів РТК (ТТП)	Розділ 9: «6. Оригінали РТК (ТТП) повинні зберігатися в технологічному відділі або архіві підприємства.»	У розділі 9 слова та знаки «Оригінали РТК (ТТП) повинні зберігатися в технологічному відділі або архіві підприємства.» виключено
Номер ООН необов'язково зазначати в РТК, оскільки не завжди можливо передбачити всі вантажі відповідного номеру ООН. Достатньо вказати клас небезпеки (2-6, 8, 9). Умови зберігання, перевантаження небезпечних вантажів у штатному режимі не залежать від номеру ООН.	Розділ 9: «25. У розділі «Транспортна характеристика вантажу» наводиться для: ... До розділу «Транспортна характеристика вантажу» РТК (ТТП) вносяться такі дані щодо небезпечного вантажу: номер ООН/ідентифікаційний номер; найменування, короткий опис речовини; клас небезпеки речовини; класифікаційний код;	Пункт 25 розділу 9 викладено в такій редакції: «25. У розділі «Транспортна характеристика вантажу» наводиться для: ... До розділу «Транспортна характеристика вантажу» РТК (ТТП) вносяться такі дані щодо небезпечного вантажу: номер ООН/ідентифікаційний номер (за наявності); найменування, короткий опис речовини; клас небезпеки

	група упаковки; знаки небезпеки; спосіб перевезення; вимоги щодо навантажувальних, розвантажувальних операцій.»	речовини; класифікаційний код; група упаковки; знаки небезпеки; спосіб перевезення; вимоги щодо навантажувальних, розвантажувальних операцій.»
Застосування тих чи інших заходів/засобів передбачено відповідними галузевими нормами/стандартами з охорони праці в сфері виробничої санітарії. В Проєкті же пропонується закріпити норму, яка фактично безальтернативно зобов'язує ПО здійснювати певні заходи.	Розділ 9: «28. Розділ «Вимоги безпеки» повинен включати три підрозділи: охорона праці, виробнича санітарія, пожежна безпека. ... До підрозділу «Виробнича санітарія» включаються заходи щодо поточного щозмінного прибирання виробничих приміщень, майданчиків, подавальних транспортних конвеєрів за допомогою промислових пиłosосів.»	Пункт 28 розділу 9 викладено в такій редакції: «28. Розділ «Вимоги безпеки» повинен включати три підрозділи: охорона праці, виробнича санітарія, пожежна безпека. ... До підрозділу «Виробнича санітарія» включаються заходи щодо поточного щозмінного прибирання виробничих приміщень, майданчиків, подавальних транспортних конвеєрів тощо.»
Асоціація «Стивідорних компаній Одеського морського порту»		
По-перше, існуюча редакція цього пункту не відповідає на питання, хто саме розробляє примірну ТС. По-друге, члени Асоціації вважають дворівневу та двокрокову систему розробки ТС «примірні-робочі» абсолютно зайвою, такою що створює зайву бюрократизованість, яка не матиме жодного позитивного ефекту в результаті.	Розділ 7: «2. Примірна ТС розробляється відповідно до вимог законодавства, у тому числі цих Правил, зводу звичаїв морського порту, робочої технологічної документації, інших документів, що встановлюють порядок роботи в морському порту,	Поняття «примірна ТС» вилучено з проєкту наказу за результатами опрацювання зауважень заінтересованих підприємств

Ми усвідомлюємо, що діюча редакція Правил надання послуг у морських портах, затверджена Наказом Міністерства інфраструктури України від 05.06.2013 № 348, містить ті самі правила щодо вищезазначеної дворівневої системи затвердження ТС, втім на практиці така дворівнева система в переважній більшості портів не працює. Таким чином, з метою усунення недоліків існуючої редакції Правил, а також з метою недопущення прийняття норм, які будуть завідомо не відповідати фактичній ситуації, Асоціація пропонує єдиний механізм розробки і затвердження ТС: ДП «АМПУ» розробляє – портові оператори надають пропозиції та погоджують.	та затверджується адміністрацією морського порту.»	
Див. попередній коментар.	Розділ 7: «3. Портові оператори (оператори терміналів) на підставі положень примірної ТС розробляють та затверджують робочі ТС морських та інших терміналів, експлуатацію яких вони здійснюють у встановленому порядку. Після затвердження робочі ТС морських та інших терміналів надаються адміністрації морського порту до відома.	Поняття «примірна ТС» вилучено з проекту наказу за результатами опрацювання зауважень заінтересованих підприємств

	4. Робочі ТС для об'єктів, що перебувають на балансі (у користуванні) адміністрації морського порту, а також об'єктів портової інфраструктури загального користування державної форми власності розробляє та затверджує адміністрація морського порту. 5. У разі внесення змін до примірної ТС переглядаються робочі ТС.»	
Див. попередній коментар	Розділ 7: «6. Виконання робочих ТС є обов'язковим для всіх суб'єктів господарювання, що здійснюють свою діяльність на території морських портів, морських та інших терміналів або користуються послугами, що надаються на їх території.»	Поняття «примірна ТС» вилучено з проекту наказу за результатами опрацювання зауважень заінтересованих підприємств
Члени Асоціації вважають імперативну умову щодо використання ІСПС нав'язуванням послуг власника цієї інформаційної системи, що є неприпустимим, оскільки суперечить вимогам чинного законодавства, зокрема, Закону України «Про захист економічної конкуренції». У зв'язку із	Розділ 7: «7. У разі функціонування в порту ІСПС дії, передбачені розділами X, XIII–XVI цих Правил, здійснюються із застосуванням ІСПС.»	Пункт 6 розділу 7 викладено у такій редакції: «6. В кожному морському порту України проваджується СЕВ ПС. Після впровадження СЕВ ПС обмін інформацією, визначеною Конвенцією про полегшення

цим, пропонуємо залишити для портових операторів право вибору щодо виконання відповідних операцій з застосуванням або без застосування ІСПС.		міжнародного морського судноплавства, ухваленою 09 квітня 1965 року, здійснюється через СЕВ ПС. Інша інформація подається через СЕВ ПС за рішенням суб'єкта господарювання або згідно вимог нормативно-правових актів. Вимагання паперових копій документів, поданих через СЕВ ПС та оформлених належним чином не дозволяється. ...»
Члени Асоціації займають позицію, що незалежно від виду правового механізму, на підставі якого портовий оператор користується будь-яким об'єктом (оренда або договір на доступ до об'єкта портової інфраструктури і т.п.), тобто у будь-якому випадку (як це відбувається сьогодні): РТД мають розроблятися портовим оператором та надаватися ДП «АМПУ» на узгодження та затвердження.	Розділ 8: «2. РТД розробляється відповідно до розділу IX цих Правил з урахуванням вимог нормативних документів, що регламентують умови та забезпечення безпеки виконання ВО і складських робіт. Портовий оператор (оператор термінала) повинен затвердити РТД та надати її адміністрації морського порту до відома. РТД щодо об'єктів, які перебувають на балансі (у користуванні) адміністрації морського порту, а також об'єктів портової інфраструктури	Пункт 2 розділу 8 викладено в редакції: «2. РТД розробляється відповідно до розділу IX цих Правил з урахуванням вимог нормативних документів, що регламентують умови та забезпечення безпеки виконання ВО і складських робіт. Портовий оператор (оператор термінала) повинен затвердити РТД та надати її СКМП для погодження та адміністрації морського порту до відома. РТД щодо об'єктів, які перебувають на балансі (у користуванні) адміністрації морського порту, а також об'єктів

	загального користування державної форми власності затверджує адміністрація морського порту.»	портової інфраструктури загального користування державної форми власності погоджує СКМП та адміністрація морського порту.»
Зміст цього пункту в запропонованій Проектом редакції є незрозумілим, тому ми пропонуємо його альтернативну редакцію	Розділ 8: «10. Портовий оператор (оператор термінала) не може застосовувати ваги, піддони і перевантажувальний інвентар, які використовуються під час зважування, перевалювання та складування вантажів і підлягають відповідно до законодавства санітарному та ветеринарному нагляду, без відповідної обробки для переважування, складування і навантаження/розвантаження інших видів вантажів.»	Пункт 10 розділу 8 викладено в редакції: «10. Портовий оператор (оператор термінала) зобов'язаний дотримуватись передбачених законодавством вимог та правил щодо належної обробки перевантажувального інвентаря, яке використовується ним в своїй діяльності. Портовий оператор (оператор термінала) не може застосовувати піддони, тару та упаковку, які використовуються під час зважування, перевалювання та складування вантажів і підлягають відповідно до законодавства санітарному та ветеринарному нагляду, без відповідної обробки для переважування, складування і навантаження/розвантаження інших видів вантажів.»
У Проекті не зазначено, яким чином РТК доводиться до відома ДП «АМПУ», тому	Розділ 9:	Пункт 4 розділу 9 викладено в редакції:

Асоціація пропонує цей пункт конкретизувати.	«4. РТК (ТТП, «Повідомлення про зміну») підписує розробник і затверджує керівник підприємства, після чого документ доводиться до відома адміністрації відповідного морського порту.»	«4. РТК (ТТП, «Повідомлення про зміну») підписує розробник і затверджує керівник підприємства, після чого документ доводиться до відома адміністрації відповідного морського порту шляхом надання його копії.»
На думку членів Асоціації, зміст цього пункту стосується не підстав для внесення змін до ТТП, а підстав для його розробки в цілому	Розділ 9: «10. Зміни до ТТП на підприємстві повинні розроблятися у випадках, коли вантажі надходять вперше, епізодично, невеликими партіями, з відхиленням від правил, технічних умов транспортування (пошкоджений стан вантажу, порушена тара, упаковка), їх транспортні характеристики нові для перевантажувального комплексу, що потребує впровадження способів перевантаження, які раніше підприємство не використовувало.»	Пункт 10 розділу 9 викладено в редакції: «10. ТТП на підприємстві повинні розроблятися у випадках, коли вантажі надходять вперше, епізодично, невеликими партіями, з відхиленням від правил, технічних умов транспортування (пошкоджений стан вантажу, порушена тара, упаковка), їх транспортні характеристики нові для перевантажувального комплексу, що потребує впровадження способів перевантаження, які раніше підприємство не використовувало, а також у разі впровадження нових технологій обробки вантажів та/або нового обладнання.»
Члени Асоціації не розуміють мети зазначення у РТК (ТТП) інформації щодо	Розділ 9:	Пункт 13 розділу 9 викладено в редакції:

фактичних спроможностей перевантажувальних комплексів, причалів морського порту, показників, необхідних для їх проектування, вважають таку інформацію зайвою, такою, що не є необхідною та може ускладнювати та вимагати більше часу для розробки відповідних документів. Крім того, показники фактичної спроможності перевантажувального комплексу можуть періодично коливатися, в залежності від багатьох різних факторів (технічного стану причальних споруд тощо), втім, такі коливання не повинні призводити до регулярного внесення змін до РТК (ТТП).	«13. РТК (ТТП) повинна містити вказівки щодо: організації, виконання перевантажувальних процесів, визначення їх оптимальних параметрів з використанням сучасного підйомно-транспортного устаткування та перевантажувальних машин; обґрунтованої розстановки персоналу, ПТО, перевантажувальних машин на всіх ланках технологічного процесу для досягнення рівномірного їх завантаження, раціонального споживання паливно-енергетичних ресурсів; забезпечення умов зберігання гідротехнічних споруд, ПТО, допоміжних технічних засобів; дотримання вимог охорони праці, техногенної, екологічної безпеки, викладених у державних, галузевих нормативних документах, інших документах, що діють на підприємстві; визначення фактичних спроможностей перевантажувальних комплексів,	«13. РТК (ТТП) повинна містити вказівки щодо: організації, виконання перевантажувальних процесів, визначення їх оптимальних параметрів з використанням сучасного підйомно-транспортного устаткування та перевантажувальних машин; обґрунтованої розстановки персоналу, ПТО, перевантажувальних машин на всіх ланках технологічного процесу для досягнення рівномірного їх завантаження, раціонального споживання паливно-енергетичних ресурсів; забезпечення умов зберігання гідротехнічних споруд, ПТО, допоміжних технічних засобів; дотримання вимог охорони праці, техногенної, екологічної безпеки, викладених у державних, галузевих нормативних документах, інших документах, що діють на підприємстві; технічних характеристик (спроможностей) перевантажувальних комплексів,
---	---	--

	причалів морського порту, показників, необхідних для їх проєктування.»	причалів морського порту, показників, необхідних для їх проєктування.»
Асоціація вважає, що умову щодо відповідності назви вантажу назві «наведеній у документації на конкретний вид продукції» на практиці буде доволі складно виконати через велику кількість різних найменувань одного і того ж вантажу в документах залізниці, портового оператора та судна.	Розділ 9: «16. Найменування комерційних вантажів повинні відповідати назвам, наведеним у документації на конкретний вид продукції. Вантажі слід групувати за найменуванням із виділенням небезпечних вантажів відповідно до МОПНВ та зазначенням у разі потреби способу транспортування. Порядок віднесення вантажів до небезпечних, їх групування, вимоги до тари та упакування наведено в додатку 3 до цих Правил.»	Пункт 16 розділу 9 викладено в редакції: «16. Найменування комерційних вантажів повинні відповідати загальноприйнятим назвам, або назвам груп однорідних у технологічному відношенні вантажів. Вантажі слід групувати за найменуванням із виділенням небезпечних вантажів відповідно до МОПНВ та зазначенням у разі потреби способу транспортування. Порядок віднесення вантажів до небезпечних, їх групування, вимоги до тари та упакування наведено в додатку 3 до цих Правил.»
Члени Асоціації вважають, що за умов залишення існуючої редакції пункту із великою деталізацією та прив'язкою до паспортів конкретних механізмів, будь-яка зміна в парку техніки портового оператора буде призводити до необхідності вносити зміни в РТК. Тому Асоціація дотримується думки, що в РТК необхідно вказувати тільки загальне	Розділ 9: «21. У розділі «Підйомно-транспортне обладнання та інше устаткування» для кожної технологічної лінії наводяться перелік та кількість необхідних засобів. До таблиці вноситься така інформація:	Пункт 16 розділу 9 викладено в редакції: «21. У розділі «Підйомно-транспортне обладнання та інше устаткування» для кожної технологічної лінії наводяться перелік та кількість необхідних засобів.

найменування та основні експлуатаційні параметри підйомно-транспортного обладнання, які мають значення для цілей РТК, без прив'язки до паспортів конкретних механізмів	графа 1—порядковий номер засобу; графа 2— найменування засобу із зазначенням типу або умовного позначення згідно з паспортом цього механізму. Найменування уніфікованих вантажозахоплювальних пристроїв і пристосувань мають відповідати найменуванням, наведеним у картах уніфікованих допоміжних пристосувань та інструментів для виконання вантажно-розвантажувальних робіт. ...»	До таблиці вноситься така інформація: графа 1— порядковий номер засобу; графа 2 – найменування засобу із зазначенням його основних експлуатаційних параметрів. ...»
Члени Асоціації звертають увагу на те, що діюча редакція пункту не передбачає можливості приймання вантажів за масою, отриманою в результаті зважування вантажу портовим оператором. На думку Асоціації, редакція пункту має включати випадки зважування вантажу портовим оператором у разі, коли це передбачено договором перевалки.	Розділ 10: «2. Портовий оператор (оператор термінала) приймає тарні та штучні вантажі за зовнішнім оглядом, марками, з перевіркою наявності маркування на вантаж і відповідності його товаросупровідним документам, а також кількості місць і маси (обсягу), заявлених у товаросупровідних документах. Вантажі, які надійшли до морського порту із зазначенням у товаросупровідному документі	Пункт 2 розділу 10 викладено в редакції: «2. Портовий оператор (оператор термінала) приймає тарні та штучні вантажі за зовнішнім оглядом, марками, з перевіркою наявності маркування на вантаж і відповідності його товаротранспортним документам, а також кількості місць і маси (обсягу), заявлених у товаротранспортних документах, якщо інше не передбачено умовами договору.

	«навалом», портовий оператор (оператор термінала) зобов'язаний прийняти без перевірки кількості місць за масою, зазначеною в товаросупровідному документі. ...»	Вантажі, які надійшли до морського порту із зазначенням у товаротранспортному документі «навалом», портовий оператор (оператор термінала) зобов'язаний прийняти без перевірки кількості місць за масою, зазначеною в товаротранспортному документі або за масою, визначеною шляхом зважування портовим оператором, якщо це передбачено договором. ...»
Члени Асоціації вважають, що у запропонованій редакції пункту наявна описка, оскільки у даному випадку мова йде про розсортування вантажу, який прибув на судні у засортованому, невідсепарованому стані. Якщо вантаж прибув у сортованому стані, то його немає необхідності розсортовувати	Розділ 10: «10. У разі надходження вантажу до морського порту в сортованому стані портовий оператор (оператор термінала) має право здійснити його вивантаження з розсортуванням за марками згідно із заявкою і за рахунок замовника за умови наявності в портового оператора (оператора термінала) відповідних технічних можливостей, якщо це передбачено умовами договору перевалки. Портовий оператор (оператор термінала) оформлює сортування вантажу відповідним актом.»	Пункт 10 розділу 10 викладено в редакції: «10. У разі надходження вантажу до морського порту в засортованому стані портовий оператор (оператор термінала) має право здійснити його вивантаження з розсортуванням за марками згідно із заявкою і за рахунок замовника за умови наявності в портового оператора (оператора термінала) відповідних технічних можливостей, якщо це передбачено умовами договору перевалки. Портовий оператор (оператор термінала) оформлює сортування вантажу відповідним актом.»

Відповідно до п. 8.3.2. Зводу звичаїв морського порту Одеса, приймання і здавання вантажів виконується біля борту судна з обов'язковим оформленням тальманської розписки, підписаної двома сторонами.	Розділ 10: «14. ... Портовий оператор (оператор термінала) приймає вантаж від перевізника (судна) в районі дії перевантажувального механізму або суднової апарелі з урахуванням вимог правил охорони праці...»	Пункт 14 розділу 10 викладено в редакції: «14. ... Портовий оператор (оператор термінала) приймає вантаж від перевізника (судна) в районі дії перевантажувального механізму або суднової апарелі або біля борту судна з урахуванням вимог нормативно-правових актів з охорони праці...»
На думку членів Асоціації, вказівка про «максимальну масу ПТО, що допускається до роботи» є повністю незрозумілою: мова йде про одну одиницю ПТО, або про загальну кількість ПТО, щодо якої площі складу або причалу? Тому відповідну вказівку про масу ПТО пропонується видалити.	Розділ 12: «3. Портовий оператор (оператор термінала) установлює на складах стенди із зазначенням висоти складування тарно-штучних вантажів та дозволеного навантаження на квадратний метр покриття складу, причалу, а також максимальної маси ПТО, що допускається до роботи.»	Пункт 3 розділу 12 викладено в редакції: «3. Портовий оператор (оператор термінала) установлює на складах стенди із зазначенням висоти складування тарно-штучних вантажів та дозволеного навантаження на квадратний метр покриття складу, причалу.»
Посилання на ТС в переліку документів, яких має дотримуватись портовий оператор під час складування вантажів на складах і відкритих майданчиках, можливе лише за умови, що будуть прийняті та враховані наші пропозиції, наведені вище у п. 2-6 розділу VII Проекту (пункти 2-4 цієї таблиці), відносно	Розділ 12: «7. Під час складування вантажів на складах і відкритих майданчиках портовий оператор (оператор термінала) зобов'язаний дотримуватися:	Поняття «примірна ТС» вилучено з проекту наказу за результатами опрацювання зауважень заінтересованих підприємств

відмови від дворівневої та двокрокової системи розробки ТС «примірні-робочі» та збереження лише однією ТС, розробленої та затвердженої ДП «АМПУ» за погодженням із портовими операторами. В протилежному випадку існуючі на сьогодні в переважній більшості вітчизняних портів ТС будуть завідомо не відповідати вимогам цього Проєкту, а, відтак, всі операції щодо складування вантажів на складах і відкритих майданчиках автоматично будуть виконуватись із формальним порушенням правил цього Проєкту, що є абсолютно неприпустимим. Також члени Асоціації звертають увагу, що у реальних умовах неможливо забезпечити стовідсоткову «можливість проведення в разі потреби контрольного перерахування вантажних місць чи перевірки маркування вантажу». Тому відповідну умову необхідно прибрати у зв'язку із тим, що вона є невиконуваною.	вимог робочої технологічної документації; правил охорони праці та правил протипожежної безпеки; ТС; вимог щодо правильності укладання та стійкості штабелів, щоб забезпечити можливість проведення в разі потреби контрольного перерахування вантажних місць чи перевірки маркування вантажу. У разі потреби портовий оператор (оператор термінала) наносить на вантаж маркування, що дає змогу ідентифікувати вантаж, який надійшов.»	
Див. попередній коментар	Розділ 12: «9. Портовий оператор (оператор термінала) здійснює розміщення та зберігання вантажів на складах відповідно до затвердженої ТС розміщення вантажів окремо за накладними або коносаментними	Поняття «примірна ТС» вилучено з проєкту наказу за результатами опрацювання зауважень заінтересованих підприємств

	партіями повагонно або судновими партіями, якщо інше не передбачено законодавством. Розміщення вантажів здійснюється з урахуванням: ... можливості перерахування кількості місць; ...»	
Як вже зазначалось вище, імперативне нав'язування лише однієї можливої інформаційної системи для електронного обміну даними є неприпустимим та порушує вимоги Закону України «Про захист економічної конкуренції». У зв'язку із цим пропонуємо надати портовим операторам можливість використовувати і інші альтернативні інформаційні системи.	Розділ 13: «3. Портовий оператор (оператор термінала) веде облік вантажів у паперовій формі або за допомогою ІСПС (за наявності).»	Пункт 3 розділу 13 викладено в редакції: «3. Портовий оператор (оператор термінала) веде облік вантажів у паперовій формі або за допомогою СЕВ (за наявності).»
Див. коментар до п. 14 розділу X Проекту (п. 19 таблиці).	Розділ 15: «9. Перевізник здійснює приймання вантажу від портового оператора (оператора термінала) цілодобово. Усі зауваження щодо стану та кількості навантаженого вантажу подаються портовому оператору (оператору термінала) протягом зміни, під час якої вантаж перевантажується, і фіксуються в	Пункт 9 розділу 15 викладено в редакції: «9. Перевізник здійснює приймання вантажу від портового оператора (оператора термінала) цілодобово. Усі зауваження щодо стану та кількості навантаженого вантажу подаються портовому оператору (оператору термінала) протягом зміни, під час якої вантаж

	тальманських розписках (відвісах), здавальних актах. Портовий оператор (оператор термінала) здає (видає) вантаж перевізнику (судну) у районі дії перевантажувального механізму або суднової апарелі з урахуванням вимог правил охорони праці. ...»	перевантажується, і фіксуються в тальманських розписках (відвісах), здавальних актах. Портовий оператор (оператор термінала) здає (видає) вантаж перевізнику (судну) у районі дії перевантажувального механізму або суднової апарелі або біля борту судна з урахуванням вимог нормативно-правових актів з охорони праці. ...»
Існуюча редакція пункту не відповідає дійсності: доручення оформляються замовником або уповноваженим ним експедитором. Портовий оператор отримує готові до роботи і завірені належним чином доручення. В дорученнях (нарядах) можуть зазначатися кілька транспортних засобів, їх передача кожному перевізнику не має сенсу і не завжди можлива. Факт прийому вантажу перевізником підтверджується його підписом в товаросупровідних документах (накладних, штурманських розписках, коносаментів та ін.)	Розділ 15: «11. Після завантаження вантажу на транспортний засіб портовий оператор (оператор термінала) вручає перевізнику два примірники доручення (наряду), один із яких залишається в перевізника, а другий, із підписом перевізника, повертається портовому оператору (оператору термінала).»	Пункт 11 розділу 15 викладено в редакції: «11. Після завантаження вантажу на транспортний засіб портовий оператор (оператор термінала) або уповноважена особа вручає перевізнику два примірники доручення (наряду), один із яких залишається в перевізника, а другий, із підписом перевізника, повертається портовому оператору (оператору термінала) якщо інше не передбачено умовами договору.»
Перші 8 пунктів висувають вимоги до судна та не дають відповіді на запитання, хто, в які терміни та за чий рахунок повинен проводити	Розділ 17: «1. Суховантажні судна, що заходять до морських портів	Пункт 1 розділу 17 викладено в редакції:

перевірку дотримання відповідних вимог? У випадку, якщо малося на увазі, що таку перевірку має виконувати портовий оператор, то на думку членів Асоціації такі вимоги до стивідорів є недопустимими: у портових операторів немає передбачених законодавством повноважень і компетенції (спеціалізованого персоналу) перевіряти стан і безпеку суднового устаткування, особливо складного. Крім того, чинним законодавством України, зокрема, Кодексом торговельного мореплавства України тощо, виконання функцій щодо контролю за відповідністю суден, які заходять до вітчизняних портів, встановленим вимогам, зокрема, з питань безпеки мореплавства, покладається на капітана морського порту та посадових осіб Державної служби морського та річкового транспорту України, але аж ніяк не на портових операторів. Тому запропонована редакція цього пункту Проекту суперечить законодавчим актам вищої юридичної сили. Також із запропонованої редакції пунктів не ясно, які наслідки непроходження перевірки з вини судна? Відповідні положення директив ЄС можна поступово та обережно імплементувати в	України з метою завантаження або розвантаження навалювальних вантажів, підлягають перевірці на відповідність таким вимогам: суховантажні судна повинні мати вантажні приміщення з люками, розміри і конструкція яких дають змогу безпечно завантажувати, складати, впорядковувати і розвантажувати навалювальні вантажі; люки вантажних приміщень повинні мати ідентифікаційні номери, які використовуються в планах виконання вантажних робіт. Ці номери повинні розміщуватися на видному місці та мати добре помітні колір і розмір, щоб оператор вантажного обладнання морського термінала міг їх розпізнати; люки вантажних приміщень, системи управління люками і захисні пристрої повинні перебувати в належному робочому стані та використовуватися тільки за їх призначенням; ліхтарі-індикатори нахилу, якщо вони встановлені, повинні бути	«1. Навалювальні судна, що заходять до морських портів України з метою завантаження або розвантаження навалювальних вантажів, мають відповідати таким вимогам: мати вантажні приміщення з люками, розміри і конструкція яких дають змогу безпечно завантажувати, складати, впорядковувати і розвантажувати навалювальні вантажі; люки вантажних приміщень повинні мати ідентифікаційні номери, які використовуються в планах виконання вантажних робіт. Ці номери повинні розміщуватися на видному місці та мати добре помітні колір і розмір, щоб оператор вантажного обладнання морського термінала міг їх розпізнати; люки вантажних приміщень, системи управління люками і захисні пристрої повинні перебувати в належному робочому стані та використовуватися тільки за їх призначенням;
--	---	---

Україні лише у сукупності із одночасним створенням державою всіх умов та механізмів, які дозволять портовим операторам безперешкодно виконувати такі положення, зокрема, із паралельним внесенням змін до інших законодавчих актів, створенням можливостей для належного навчання та підвищення кваліфікації персоналу, поліпшенням технічного стану портової інфраструктури тощо. Тому у існуючій редакції відповідні пункти треба видалити.	перевірені перед початком вантажних операцій із підтвердженням їх працездатності; прилади контролю навантаження (якщо на борту судна потрібна їх наявність) повинні бути сертифіковані та перебувати в робочому стані для проведення розрахунків розподілення навантаження під час вантажних операцій; двигуни, системи обслуговування, палубне обладнання для швартування та стоянки судна повинні перебувати в належному робочому стані. 2. У твіндеках судна або частково заповнених вантажних приміщеннях, у яких перевозяться навалювальні вантажі, що можуть легко зміщуватися, повинні встановлюватися поздовжні перебірки і вигородки достатньої міцності. 3. Навалювальні вантажі з малим навантажувальним об'ємом повинні завантажуватися, наскільки це можливо, не до твіндеків, а до трюмів.	ліхтарі-індикатори нахилу, якщо вони встановлені, повинні бути перевірені перед початком вантажних операцій із підтвердженням їх працездатності; прилади контролю навантаження (якщо на борту судна потрібна їх наявність) повинні бути сертифіковані та перебувати в робочому стані для проведення розрахунків розподілення навантаження під час вантажних операцій; двигуни, системи обслуговування, палубне обладнання для швартування та стоянки судна повинні перебувати в належному робочому стані. 2. У твіндеках судна або частково заповнених вантажних приміщеннях, у яких перевозяться навалювальні вантажі, що можуть легко зміщуватися, повинні встановлюватися поздовжні перебірки і вигородки достатньої міцності.
---	--	--

	Якщо навалювальні вантажі з малим навантажувальним об'ємом потребують перевезення в твіндеках або у вантажних приміщеннях, що розташовані вище від твіндеків, необхідно забезпечити, щоб у конструкції палуби не виникало надмірної напруги і щоб остійність судна була нижчою від мінімально допустимого рівня, зазначеного в характеристиках остійності судна. 4. У разі перевезення навалювальних вантажів із малим навантажувальним об'ємом особливої уваги потребує оцінювання впливу надмірної метацентричної висоти, яка може викликати посилену хитавицю судна на хвилях. 5. Вантажні приміщення повинні бути оглянуті та підготовлені до приймання вантажу, який буде перевантажуватися. 6. Колодязі для збору ляльних воді грати осушувальної системи повинні бути спеціально підготовлені до навантаження і розвантаження, що дасть змогу	3. Навалювальні вантажі з малим навантажувальним об'ємом повинні завантажуватися, наскільки це можливо, не до твіндеків, а до трюмів. Якщо навалювальні вантажі з малим навантажувальним об'ємом потребують перевезення в твіндеках або у вантажних приміщеннях, що розташовані вище від твіндеків, необхідно забезпечити, щоб у конструкції палуби не виникало надмірної напруги і щоб остійність судна була нижчою від мінімально допустимого рівня, зазначеного в характеристиках остійності судна. 4. У разі перевезення навалювальних вантажів із малим навантажувальним об'ємом особливої уваги потребує оцінювання впливу надмірної метацентричної висоти, яка може викликати посилену хитавицю судна на хвилях. 5. Вантажні приміщення повинні бути оглянуті та підготовлені до
--	--	---

	прискорити їх подальше осушення і запобігатиме потраплянню вантажу до осушувальної системи. 7. Осушувальні трубопроводи та вимірювальні трубки в цистернах, а також інші витратні трубопроводи в районі вантажного приміщення повинні бути справними. 8. У разі навантажування навалювальних вантажів із малим навантажувальним об'ємом здійснюються спеціальні заходи щодо запобігання ушкодженню фітингових з'єднань трубопроводів у вантажному приміщенні.»	приймання вантажу, який буде перевантажуватися. 6. Колодязі для збору лляльних вод і ґрати осушувальної системи повинні бути спеціально підготовлені до навантаження і розвантаження, що дасть змогу прискорити їх подальше осушення і запобігатиме потраплянню вантажу до осушувальної системи. 7. Осушувальні трубопроводи та вимірювальні трубки в цистернах, а також інші витратні трубопроводи в районі вантажного приміщення повинні бути справними. 8. У разі навантажування навалювальних вантажів із малим навантажувальним об'ємом здійснюються спеціальні заходи щодо запобігання ушкодженню фітингових з'єднань трубопроводів у вантажному приміщенні.»
По-перше, члени Асоціації вважають, що у другому реченні вочевидь мала бути підкреслена особлива необхідність навчання персоналу у питаннях поведження саме з	Розділ 17: «18. Персонал портового оператора має пройти підготовку з усіх питань здійснення безпечного	Пункт 18 розділу 17 викладено в редакції: «18. Персонал портового оператора, що бере участь у

небезпечними вантажами. По-друге, Асоціація вважає за необхідне конкретизувати цей пункт Проекту, щоб він дав відповіді на питання: який конкретно персонал, яка конкретно програма навчання, які органи будуть відповідальні за організацію такого навчання та якими документами буде підтверджуватися факт проходження навчання?	навантаження і розвантаження суховантажних суден відповідно до своїх обов'язків. Програма підготовки має забезпечувати ознайомлення персоналу портового оператора із загальними видами ризиків, що виникають під час навантаження і розвантаження навалювальних вантажів, та з негативними наслідками таких операцій для безпеки судна.»	здійсненні ВО з навалювальними вантажами, має пройти підготовку з усіх питань здійснення безпечного навантаження і розвантаження навалювальних суден відповідно до своїх обов'язків. Підготовка здійснюється відповідно до статті 201 Кодексу законів про працю України та має забезпечувати ознайомлення персоналу портового оператора із загальними видами ризиків, що виникають під час навантаження і розвантаження навалювальних вантажів, та з негативними наслідками таких операцій для безпеки судна.»
Члени Асоціації не вбачають сенсу створювати правило про спеціальне підтвердження: факт підписання капітаном фінальних вантажних документів (штурманських розписок, коносаментів, генерального акту) підтверджує згоду капітана, що всі роботи з навантаження / розвантаження виконані повністю і у відповідність до вимог судна.	Розділ 17: «28. Після закінчення операцій із завантаження чи розвантаження капітан судна і представник портового оператора письмово підтверджують, що вантажні операції виконано відповідно до плану вантажних робіт та всіх погоджених змін до нього. У разі розвантаження вантажів таке підтвердження повинно містити запис про те, що вантажні приміщення повністю	Пункт 29 розділу 17 викладено в редакції: «29. Після закінчення операцій із завантаження чи розвантаження капітан судна і представник портового оператора письмово підтверджують шляхом підписання фінальних вантажних документів, штурманських розписок, коносаментів, генерального акту, що вантажні операції виконано відповідно до плану вантажних робіт та всіх погоджених змін до

	розвантажено.»	нього.»
Див. коментар до п. 7 розділу VII (пункт 5 таблиці)	Розділ 17: «33. ... Після впровадження в морському порту відповідного модуля ІСПС обмін інформацією здійснюється через таку систему.»	Пункт 33 розділу 17 викладено в редакції: «33. ... Обмін цією інформацією здійснюється через СЕВ або СЕВ ПС (за наявності).»
Члени Асоціації вважають, що деталізація та обмеження методів і підходів капітана у проведенні перевірного тесту є недоцільним, адже капітан повинен мати змогу здійснювати відповідні дії на власний розсуд та положення цього пункту можуть суперечити міжнародним нормативним актам, які регулюють відповідні обов'язки капітана.	Розділ 17: «86. У разі потреби капітан судна може провести на борту судна або на причалі перевірний тест для приблизного визначення можливості розрідження таким допоміжним методом: заповнити на половину зразком матеріалу циліндричну банку або подібну ємність (від 0,5 до 1 л); узяти банку в одну руку і з висоти близько 0,2 м різко вдарити об тверду поверхню, таку як твердий стіл; повторити процедуру 25 разів з інтервалами тривалістю 1–2 с; перевірити після цього поверхню на предмет появи вільної вологи або стану розрідження. Якщо в результаті проведення перевірного тесту виявлено появу	Пункт 86 розділу 17 викладено в редакції: «86. У разі потреби капітан судна може провести на борту судна або на причалі перевірний тест для приблизного визначення можливості розрідження. Вказаний тест рекомендується здійснювати таким допоміжним методом: заповнити на половину зразком матеріалу циліндричну банку або подібну ємність (від 0,5 до 1 л); узяти банку в одну руку і з висоти близько 0,2 м різко вдарити об тверду поверхню, таку як твердий стіл; повторити процедуру 25 разів з інтервалами тривалістю 1–2 с; перевірити після цього поверхню на предмет появи вільної вологи або стану розрідження.

	вільної вологи або виявлено стан розрідження, перед прийняттям такого вантажу до завантаження вживаються заходи щодо проведення його додаткових лабораторних випробувань. Класифікація, вимоги до розміщення та розділення окремих видів навалювальних вантажів наведено в додатку 11 до цих Правил.»	Якщо в результаті проведення перевірного тесту виявлено появу вільної вологи або виявлено стан розрідження, перед прийняттям такого вантажу до завантаження вживаються заходи щодо проведення його додаткових лабораторних випробувань. Класифікація, вимоги до розміщення та розділення окремих видів навалювальних вантажів наведено в додатку 11 до цих Правил.»
Члени Асоціації зауважують, що вимога щодо перевантаження за прямим варіантом не може стосуватися до газів підкласу 2.2., які є незаймистими та нетоксичними, а навпаки актуальна для підкласу 2.1., який є небезпечним, як і підклас 2.3.	Додаток 3, Таблиця 3.2, пункт 2, колонка 4 Зріджені гази підкласів 2.2 і 2.3 в контейнерах-цистернах і спеціалізованих контейнерах (контейнерах-бочках) повинні перевантажуватися за прямим варіантом.	Колонку 4 пункту 2 таблиці 3.2 додатка 3 викладено у такій редакції: «Зріджені гази підкласів 2.1 і 2.3 в контейнерах-цистернах і спеціалізованих контейнерах (контейнерах-бочках) повинні перевантажуватися за прямим варіантом.»
Як вже було зазначено, вимоги щодо прямого варіанту не стосуються підкласу 2.2., при цьому правило щодо порядку перевантаження за прямим варіантом врегульовано попереднім пунктом.	Додаток 3, Таблиця 3.2, пункт 2, колонка 6 На підприємстві дозволяється зберігання і перевантаження вантажів підкласів 2.1–2.3 за прямим варіантом у стандартній	Колонку 6 пункту 2 таблиці 3.2 додатка 3 викладено у такій редакції: «Вантажі підкласу 2.2 можуть зберігатися на підприємстві за умови, зберіганням на відкритому

	упаковці	складі у верхньому ярусі, штабелю але не вище другого ярусу.»
Члени Асоціації вважають за необхідне конкретизувати, що деякі речовини підкласу 4.1. зберігання не підлягають (згідно тому 1, розділу 5 Правил МОПНВ (Правил морського перевезення небезпечних вантажів від 03.05.1989 р. № 56).	Додаток 3, Таблиця 3.2, пункт 4, колонка 6 На підприємстві дозволяється зберігання і перевантаження вантажів підкласів 4.1 та 4.3.	Колонку 6 пункту 4 таблиці 3.2 додатка 3 викладено у такій редакції: «На підприємстві дозволяється зберігання і перевантаження вантажів підкласів 4.1 та 4.3. Заборонено зберігання речовин підкласу 4.1, що мають наступні властивості: - саморозкладні речовини (категорії 415, 416, 417 і 418, 521-523), тобто речовини, схильні до екзотермічного розкладання без доступу повітря (аліфатичні азосполуки, ароматичні сульфогідразиди, N -нітрозосполуки і т.п.), температура розкладання яких не більше 65 ° C; - вибухові і пірофорні речовини, зволожені водою, спиртом або іншим флегматизатором. ...»
Члени Асоціації пропонують видалити речення щодо речовин підкласу 5.3, адже згідно Правил МОПНВ такого класу не існує (мабуть має місце технічна помилка).	Додаток 3, Таблиця 3.2, пункт 5, колонка 6 На підприємстві дозволяється перевантаження і зберігання	Колонку 6 пункту 5 таблиці 3.2 додатка 3 викладено у такій редакції:

	вантажів підкласу 5.1. Забороняється перевантаження речовин підкласу 5.3, що активно розкладаються при характерних для морських перевезень температурах.	«На підприємстві дозволяється перевантаження і зберігання вантажів підкласу 5.1.»
Члени Асоціації пропонують редакцію цього пункту привести у відповідність до тому 1, розділу 5 МОПНВ.	Додаток 3, Таблиця 3.2, пункт 6, колонка 6 На підприємстві дозволяється зберігання і перевантаження речовин підкласу 6.1 у стандартних контейнерах. Забороняється перевантаження і зберігання вантажів у контейнерах-цистернах підкласу 6.1 і вантажів підкласу 6.2.	Колонку 6 пункту 6 таблиці 3.2 додатка 3 викладено у такій редакції: «На підприємстві дозволяється зберігання і перевантаження речовин підкласу 6.1 у стандартних контейнерах. Вантажі підкласу 6.1 у контейнерах-цистернах, високого ступеня небезпеки перевантажуються за прямим варіантом (зберігання заборонено). Вантажі підкласу 6.2 (інфіковані речовини, які потребують додержання спеціального технологічного режиму перевезення) допускаються до перевезення тільки при наявності інструкції, розробленої спеціалізованою організацією, погодженою з вантажовідправником, вантажоотримувачем та перевізником».

Європейська Бізнес Асоціація		
Пропонуємо включити відповідне уточнення, оскільки на практиці, за інформацією представників бізнесу, мають місце випадки тимчасового обмеження ВО з боку ДП «Адміністрація морських портів України» (надалі - ДП «АМПУ»).	Розділ 4: «7. Портовий оператор (оператор термінала) має право відмовити замовнику в задоволенні заявки, якщо: не укладено договору перевалки; портовий оператор (оператор термінала) не має технічних і технологічних можливостей для задоволення заявки; навантаження і перевезення вантажів тимчасово припинено відповідно до законодавства; замовник не виконав умов договору, укладеного з портовим оператором (оператором термінала) (вантажне вивезено в передбачені договором строки; не оплачено надані послуги тощо); в інших випадках, передбачених законодавством України та договором перевалки.»	Пункт 7 розділу 4 викладено в редакції: «7. Портовий оператор (оператор термінала) має право відмовити замовнику в задоволенні заявки, якщо: не укладено договору перевалки; портовий оператор (оператор термінала) не має технічних і технологічних можливостей для задоволення заявки; навантаження і перевезення вантажів тимчасово припинено відповідно до законодавства; замовник не виконав умов договору, укладеного з портовим оператором (оператором термінала) (вантаж не вивезено в передбачені договором строки; не оплачені надані послуги тощо); навантаження/вивантаження вантажів, робота технічних засобів перевантаження (вантажопідіймальні крани, навантажувальні машини тощо), постановка та швартування суден тимчасово обмежені адміністрацією морських портів України

		відповідно до чинного законодавства; в інших випадках, передбачених законодавством України та договором перевалки.»
Пропонуємо конкретизувати, що примірну технологічну схему (надалі - ТС) для об'єктів, що перебувають на балансі ДП «АМПУ», а також об'єктів портової інфраструктури загального користування державної форми власності, розробляє та затверджує ДП «АМПУ». Пропонується також виключити пункт 4 розділу VII Проекту Наказу. Важливо зазначити, що будь-яке переміщення вантажу в порту здійснюється за допомогою об'єктів загального користування (автошляхами/залізничними коліями ДП «АМПУ», через причали ДП «АМПУ»). У зв'язку із цим, у представників бізнесу виникають перестороги, що відповідна норма несе в собі ризики того, що ДП «АМПУ» на практиці зможе вимагати від ПО погоджувати з ним усі ТС. Водночас представники бізнесу зауважують, що ДП «АМПУ» не є спеціалізованим підприємством, яке може надавати оцінку відповідності або невідповідності ТС суб'єктів господарювання.	Розділ 7 в цілому	Поняття «примірна ТС» вилучено з проекту наказу за результатами опрацювання зауважень заінтересованих підприємств

Компанії-члени Комітету Асоціації зазначають, що будь-яке переміщення вантажу здійснюється за допомогою об'єктів загального користування (автошляхами/залізничними коліями ДП «АМПУ», через причали ДП «АМПУ»). У зв'язку із цим, у них виникають перестороги, що відповідне положення несе в собі ризик того, що ДП «АМПУ» зможе вимагати від ПО погоджувати з ним усю робочу технічну документацію (надалі - РТД). Водночас представники бізнесу зауважують, що ДП «АМПУ» не є спеціалізованим підприємством, яке може надавати оцінку відповідності або невідповідності РТД суб'єктів господарювання.	Розділ 8: «2. РТД розробляється відповідно до розділу IX цих Правил з урахуванням вимог нормативних документів, що регламентують умови та забезпечення безпеки виконання ВО і складських робіт. Портовий оператор (оператор термінала) повинен затвердити РТД та надати її адміністрації морського порту до відома. РТД щодо об'єктів, які перебувають на балансі (у користуванні) адміністрації морського порту, а також об'єктів портової інфраструктури загального користування державної форми власності затверджує адміністрація морського порту.»	Пункт 2 розділу 8 викладено в редакції: «2. РТД розробляється відповідно до розділу IX цих Правил з урахуванням вимог нормативних документів, що регламентують умови та забезпечення безпеки виконання ВО і складських робіт. Портовий оператор (оператор термінала) повинен затвердити РТД та надати її СКМП для погодження та адміністрації морського порту до відома. РТД щодо об'єктів, які перебувають на балансі (у користуванні) адміністрації морського порту, а також об'єктів портової інфраструктури загального користування державної форми власності погоджує СКМП та адміністрація морського порту.»
Компанії-члени Комітету Асоціації вважають надмірною конкретизацію місць зберігання оригіналів робочих технологічних карток (тимчасових технологічних інструкцій 3 перевантаження) (надалі - РТК та ТТПП відповідно).	Розділ 9: «6. Оригінали РТК (ТТПП) повинні зберігатися в технологічному відділі або архіві підприємства.»	В розділі 9 слова та знаки «Оригінали РТК (ТТПП) повинні зберігатися в технологічному відділі або архіві підприємства.» виключено

На переконання компаній-членів Асоціації, номер ООН не обов'язково зазначати в РТК, оскільки не завжди можливо передбачити всі вантажі із відповідним номером ООН. Як зазначають представники бізнесу, достатнім вбачається зазначати клас небезпеки (2-6, 8, 9).	Розділ 9: «25. У розділі «Транспортна характеристика вантажу» наводиться для: ... До розділу «Транспортна характеристика вантажу» РТК (ТТП) вносяться такі дані щодо небезпечного вантажу: номер ООН/ідентифікаційний номер; найменування, короткий опис речовини; клас небезпеки речовини; класифікаційний код; група упаковки; знаки небезпеки; спосіб перевезення; вимоги щодо навантажувальних, розвантажувальних операцій.»	Пункт 25 розділу 9 викладено в такій редакції: «25. У розділі «Транспортна характеристика вантажу» наводиться для: ... До розділу «Транспортна характеристика вантажу» РТК (ТТП) вносяться такі дані щодо небезпечного вантажу: номер ООН/ідентифікаційний номер (за наявності); найменування, короткий опис речовини; клас небезпеки речовини; класифікаційний код; група упаковки; знаки небезпеки; спосіб перевезення; вимоги щодо навантажувальних, розвантажувальних операцій.»
Представники бізнесу зазначають, що застосування тих чи інших заходів/засобів передбачено відповідними галузевими нормами/стандартами з охорони праці в сфері виробничої санітарії. Разом з цим, Проект Наказу пропонує закріпити норму, яка фактично зобов'язує ПО здійснювати конкретні заходи. Враховуючи зазначене, пропонуємо зробити відповідне узагальнення.	Розділ 9: «28. Розділ «Вимоги безпеки» повинен включати три підрозділи: охорона праці, виробнича санітарія, пожежна безпека. ... До підрозділу «Виробнича санітарія» включаються заходи щодо поточного щозмінного прибирання виробничих приміщень, майданчиків,	Пункт 28 розділу 9 викладено в такій редакції: «28. Розділ «Вимоги безпеки» повинен включати три підрозділи: охорона праці, виробнича санітарія, пожежна безпека. ... До підрозділу «Виробнича санітарія» включаються заходи щодо поточного щозмінного прибирання виробничих

	подавальних транспортних конвеєрів за допомогою промислових пирососів.»	приміщень, майданчиків, подавальних транспортних конвеєрів тощо.»
--	---	---