



УКРАЇНА
МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

просп. Перемоги, 14, м. Київ, 01135
тел.: (044) 351-40-96, 351-49-54, 351-40-01, факс: (044) 351-48-45
E-mail: miy@mtu.gov.ua, сайт: www.mtu.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна служба
України

Міністерство інфраструктури України надсилає на погодження проєкт наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Правил надання послуг у морських портах України» (далі – проєкт акта).

Відповідно до частини третьої статті 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» просимо погодити проєкт акта у місячний строк.

- Додатки:
1. Копія проєкту акта на 387 арк. в 1 прим.
 2. Аналіз регуляторного впливу проєкту акта на 12 арк. в 1 прим.
 3. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення проєкту на 1 арк. в 1 прим.

Міністр

Владислав КРИКЛІЙ

419209 *

Олександр Ребенок 351 44 61



№311/46/14-21 від 01.02.2021

Повідомлення про оприлюднення проєкту наказу Міністерства інфраструктури України

«Про внесення змін до Правил надання послуг у морських портах України»

7 липня 2017, 16:17

Опубліковано: [Повідомлення про оприлюднення](#)

Проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Правил надання послуг у морських портах України» (далі – проєкт акту) розроблено відповідно до частини другої статті 19 Закону України «Про морські порти України» та абзацу дев'ятого третього підрозділу 37 пункту 4 Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року № 660 в такій редакції, з якою виконання пункту 1849 Плану заходів з виконання угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і її органів, державами-членами, з іншої сторони, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 25.10.2017 № 1106.

Правила надання послуг у морських портах України затверджені наказом Міністерства інфраструктури України від 05.06.2017 з № 348, зареєстровані в Міністерстві юстиції України 15 серпня 2017 р. за № 1401/2593/ЄДР – Проєкт акту приготується відповідно до вимог Правил в кожній редакції, доповнюючи їх положеннями що забезпечать:

1. Імплементацию положень Директиви 2001/95/ЄС, стосовно правил безпечного навантаження і розвантаження навалювальних вантажів у морських портах України та надання послуг у морських портах України до законодавства ЄС;
2. Створення єдиного підходу до акту, порядку розробки, затвердження та внесення змін до робочих технологічних документів;
3. Уніфікація трюмів в структурі діючих Правил в частині надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів та пошти морським транспортом.

Розробник проєкту акта – Міністерство інфраструктури України.

Проект акта оприлюднено на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України [link](#) для у

Підприємство

За галузями

Автомобільний та міський транспорт

Дорожнє господарство

Залізничний транспорт

Водний транспорт

Авіатранспорт

Грошовий зв'язок

За темами

Рішення на транспорт

Аналітика

Відкриті дані

Тривалість рада

Довідки

Доради експертів

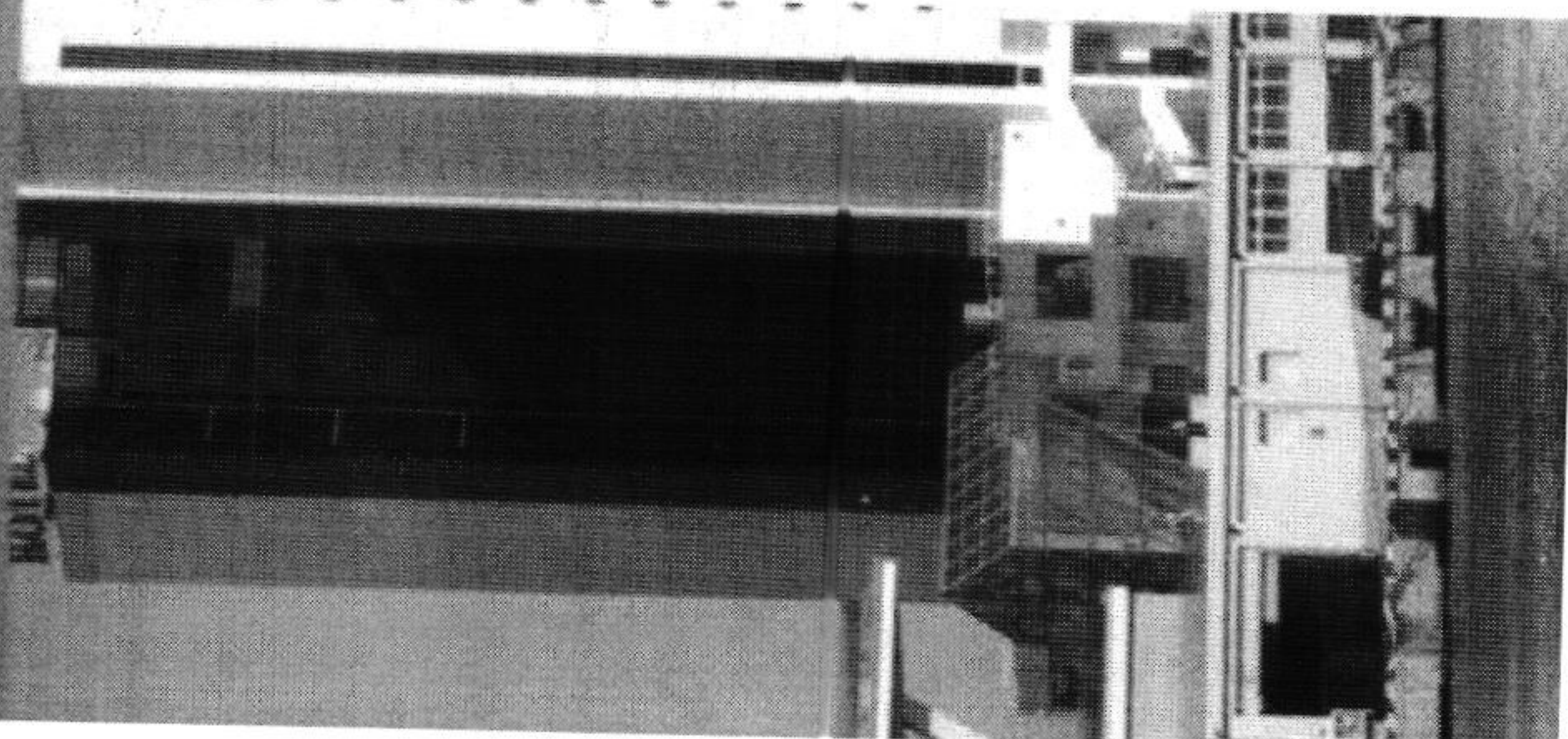
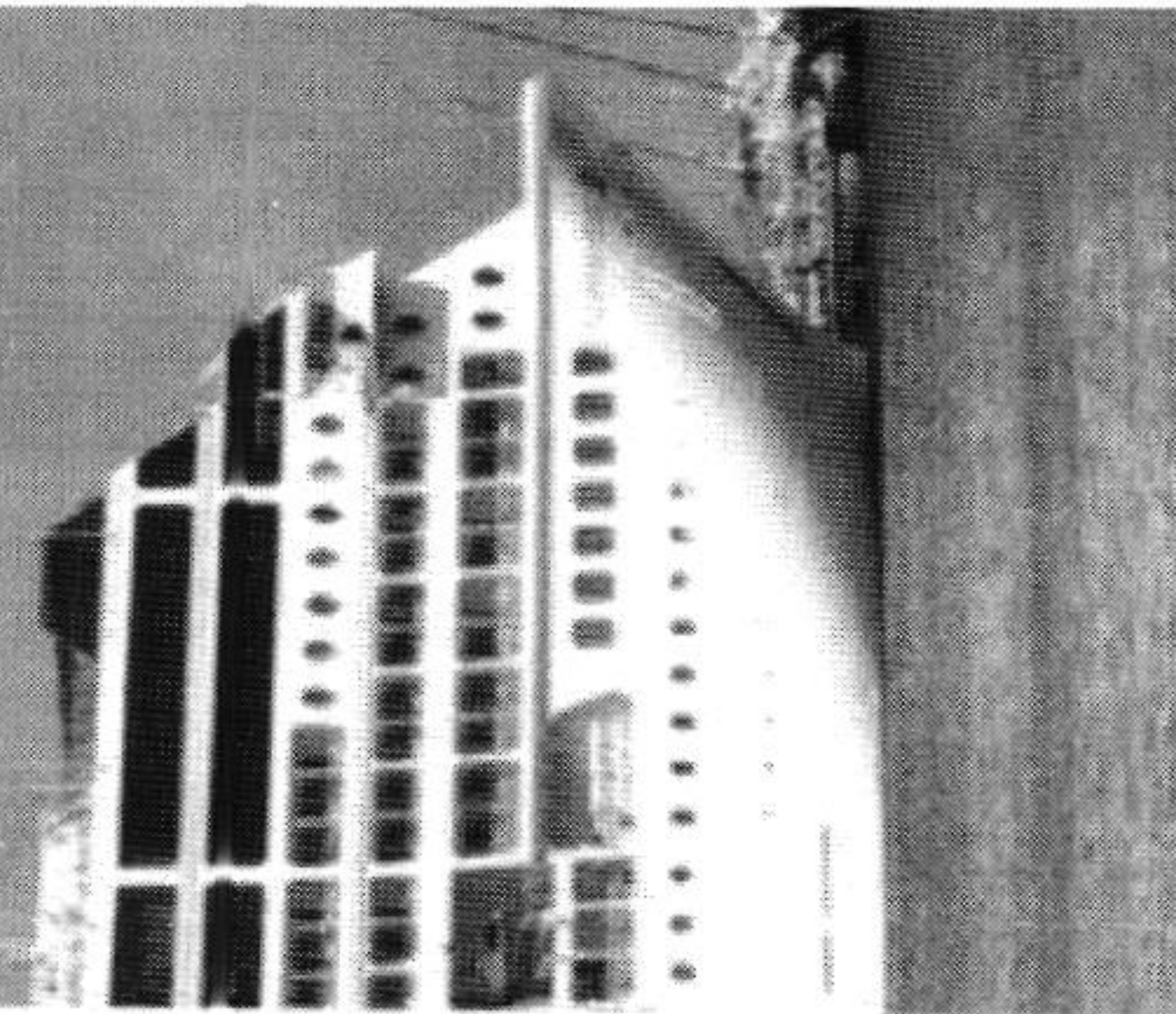
Березняк

Регуляторна діяльність

Закупівлі

Інформаційний транспорт

Інформаційний транспорт





МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

НАКАЗ

м. Київ

№ _____

Про внесення змін до Правил надання послуг у морських портах України

Відповідно до частини другої статті 19 Закону України «Про морські порти України» та абзацу двадцять третього підпункту 37 пункту 4 Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року № 460, **н а к а з у ю:**

1. Внести зміни до Правил надання послуг у морських портах України, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 05 червня 2013 року № 348, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 15 серпня 2013 року за № 1401/23933, виклавши їх у редакції, що додається.

2. Директорату реформування морської та річкової галузі (Я. Ілясевич) забезпечити подання цього наказу на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України в установленому порядку.

3. Відділу зовнішніх комунікацій забезпечити розміщення цього наказу на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України.

4. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

5. Контроль за виконанням цього наказу залишаю за собою.

Міністр

Владислав КРИКЛІЙ

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства

інфраструктури України

05 червня 2013 року № 348

(у редакції наказу Міністерства

інфраструктури України

_____ № _____)

ПРАВИЛА

надання послуг у морських портах України

I. Загальні положення

1. Ці Правила регулюють відносини, пов'язані з наданням послуг у морських портах та на підходах до них з вантажно-розвантажувальних робіт, обслуговування суден, інших транспортних засобів, пасажирів, а також з наданням інших послуг, що звичайно надаються в морських портах, у частині, що стосується зобов'язань за міжнародними договорами України відповідно до статті 19 Закону України «Про морські порти України», та встановлюють вимоги до виконання технологічних процесів з урахуванням особливостей роботи в морських портах.

2. Дія цих Правил поширюється на портових операторів, операторів терміналів, вантажовідправників, вантажоотримувачів, судновласників, вантажовласників, перевізників, їх представників та інших осіб, які користуються послугами, передбаченими законодавством, та надають їх у морських портах України.

II. Терміни та скорочення

1. Терміни, які вживаються в цих Правилах, мають таке значення:

вантажі, схильні до розрідження, – вантажі, які схильні до міграції вологи і подальшого розрідження, якщо вони перевозяться із вмістом вологи, що перевищує межу вологості;

вантажне приміщення – будь-яке суднове приміщення, призначене для перевезення вантажу (трюм, твіндек тощо);

вантажовідправник – фізична особа, фізична особа – підприємець або юридична особа, яка відправляє вантаж на свою адресу або на адресу іншої особи та вказана як відправнику товаротransпортному чи товаросупровідному

документі, або інша особа (у тому числі експедитор), що діє від імені вантажовідправника в межах наданих повноважень та відправляє вантаж;

вантажовласник – фізична особа, фізична особа – підприємець або юридична особа, якій на праві власності або на інших законних підставах належить вантаж, що підтверджується відповідними документами;

вантажоодержувач – фізична особа, фізична особа – підприємець або юридична особа, яка вказана як одержувачу товаротранспортному чи товаросупровідному документі, або інша особа (у тому числі експедитор), що діє від імені одержувача в межах наданих повноважень та має право одержувати вантаж;

вентиляція – заміна повітря, що міститься всередині вантажного приміщення, на повітря ззовні;

випробовуваний представницький зразок – зразок матеріалу, відібраний у кількості, достатній для проведення досліджень фізичних та/або хімічних властивостей вантажу, які повинні відповідати специфічним вимогам;

вміст вологи – частина представницького зразка, яка складається з води, льоду або іншої рідини, виражена у відсотках загальної маси зразка у вологому стані;

вологість розрідження – вміст вологи, виражений у відсотках маси проби у вологому стані, за якого в результаті проведення запропонованого методикою дослідження представницького зразка матеріалу настає його розрідження;

генеральний вантаж – вантаж, кількість якого визначена кількістю місць, у тому числі різноманітні одиничні вантажі, металопродукція всіх видів, рухома техніка (самохідна чи несамохідна, на колісному чи гусеничному ході), залізобетонні вироби та конструкції, вантажі в контейнерах, контейнери, тарно-штучні вантажі, вантажі в транспортних пакетах, великогабаритні та великовагові вантажі, металобрухт;

договір про надання послуг з вантажних операцій (далі – договір перевалки) – договір між портовим оператором або оператором термінала та замовником, яким визначаються умови надання послуг із вантажних операцій у морському порту;

замовник портових послуг (далі – замовник) – особа, яка є користувачем послуг портового оператора або оператора термінала з вантажних операцій та яка уклала з ним договір перевалки;

інформаційна система портового співтовариства (ІСПС) – організаційно-технічна система, що дає можливість державним органам, уповноваженим здійснювати відповідні види контролю в пунктах пропуску через державний кордон, портовим операторам, агентським організаціям (морським агентам) та експедиторам, іншим суб'єктам господарювання, що провадять у морському порту свою діяльність щодо транспортування або обробки товарів, контейнерів і транспортних засобів, накопичувати, перевіряти, обробляти, зберігати та передавати за допомогою технічних і програмних засобів адміністрації порту інформацію і документи в електронній формі, необхідні для здійснення прикордонного, митного та інших видів контролю та оформлення товарів і

транспортних засобів, та відповідає законодавству України про електронний документообіг;

інформація про вантаж – документи (в електронній або паперовій формі), що містять відомості про вантаж, необхідні для забезпечення належного розміщення та безпечного перевезення вантажу, або підтверджують його транспортні характеристики чи свідчать про вжиті заходи щодо підготовки до транспортування;

капітан судна – особа, яка керує судном, або особа з адміністративного керівництва судна, яку призначено капітаном судна для здійснення операцій із завантаження і розвантаження;

концентрати – матеріали, отримані з природної руди в процесі її очищення методом фізичного або хімічного відділення небажаних компонентів;

кут природного ухилу – максимальний кут, утворений вільною поверхнею сипучого матеріалу з горизонтальною площиною, за якого не відбувається порушення стійкого стану сипучого матеріалу;

маркування вантажу – основні та додаткові інформаційні написи, маніпуляційні знаки на вантажах, не упакованих у тару, які замовник наносить на кожне вантажне місце в найзручніших місцях, що добре проглядаються;

міграція вологи – переміщення вологи, що утримується в навалювальних вантажах у результаті усадки та ущільнення вантажу, які виникають унаслідок вібрації та хитами судна, при цьому поступово відбувається витіснення вологи, яке може привести до того, що деякі частини або весь обсяг матеріалу досягають стану розрідження;

морський агент – суб'єкт господарювання, який відповідно до договору морського агентування діє від імені та за дорученням судовласника як постійний представник судовласника та за винагороду надає послуги в галузі торговельного мореплавства;

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);

навалочний (навалювальний) вантаж із малим навантажувальним об'ємом – навалювальний вантаж, питомий навантажувальний об'єм якого становить $0,56 \text{ м}^3/\text{т}$ або менше;

навантажувач – технологічний транспортний засіб, обладнаний підіймальним механізмом (вантажопідіймачем) і вилами (платформою) або одним із змінних вантажозахоплювальних пристроїв для забезпечення

підіймання, транспортування, навантаження, розвантаження, штабелювання та укладання вантажів;

наливний вантаж – будь-які речовини вуглеводневого походження в рідкому стані, зокрема нафта, мазут, важке дизельне паливо, рослинна олія тощо, наливні вантажі незалежно від того, чи перевозяться вони на борту судна як вантаж, чи в паливних танках судна, визначені Конвенцією МАРПОЛ 73/78;

насипна маса – вага твердих частинок, повітря і води в одиниці об'єму, виражена зазвичай у кілограмах на кубічний метр (кг/м^3);

несумісні матеріали – матеріали, які можуть вступати в небезпечні реакції в разі змішування;

оператор термінала – суб'єкт господарювання, що здійснює в морському порту вантажні операції, обслуговування та зберігання вантажів, обслуговування транспортних засобів, а також інші пов'язані з цим види господарської діяльності;

перевізник – фізична особа, фізична особа – підприємець чи юридична особа, що здійснює перевезення вантажів відповідним транспортом (водним, залізничним, автомобільним) за договором перевезення і надає пов'язані з таким перевезенням послуги;

питомий навантажувальний об'єм (ПНО) – об'єм навалювального вантажу, поданий числом, яке виражає кількість кубічних метрів, що займає одна метрична тонна вантажу;

підприємство – портовий оператор, стивідорна компанія, суб'єкт господарювання, який здійснює обслуговування суден, вантажно-розвантажувальні роботи на території та в акваторії морського порту;

план завантаження чи розвантаження – графічне зображення на кресленні судна розташування кожної партії вантажу в суднових вантажних приміщеннях і на палубі на певний рейс, який складається на основі загальних вимог до оптимального розміщення вантажів з урахуванням умов майбутнього рейсу;

представник портового оператора – будь-яка особа, яку призначив портовий оператор, на яку покладено повну відповідальність та повноваження щодо контролю процесів підготовки, здійснення та завершення операцій із завантаження і розвантаження в морському терміналі;

робоча технологічна карта (РТК) – технологічна документація, що розробляється в порту на підставі карт типових технологічних процесів для кожного вантажу (групи однорідних із технологічного погляду вантажів) і в сукупності охоплює всю номенклатуру вантажів, які перевантажуються в порту за затвердженими технологічними схемами;

СГС (сантиметр-грам-секунда) – система класифікації та маркування хімічних речовин і сумішей, створена ООН з метою приведення до єдиного стандарту критеріїв оцінки небезпеки речовин, що використовуються в різних країнах, а також систем маркування і повідомлень про небезпеку;

стан розрідження – стан, що настає в той момент, коли маса гранульованого матеріалу стає настільки насиченою, що під впливом переважаючих зовнішніх сил (вібрація, поштовхи або хитами судна) матеріал втрачає свій внутрішній опір до зсуву і набирає властивостей рідини;

судновласник – фізична особа, фізична особа – підприємець або юридична особа, яка експлуатує судно від свого імені, незалежно від того, чи є вона власником судна, чи використовує його на інших законних підставах;

товаросупровідні документи – документи, що прямують разом із товаром (вантажем) і містять дані про товар (вантаж), що переміщується транспортними засобами;

товаротransпортні документи – комплект юридичних документів, на підставі яких здійснюється облік, приймання, передавання, перевезення, здавання вантажу та взаємні розрахунки між учасниками транспортного процесу;

транспортбельна межа вологості вантажу, схильного до розрідження (ТМВ), – максимальний вміст води матеріалу, який вважається безпечним для його перевезення на судах та визначається на основі вологості розрідження (метод випробувального столу) або даних, отриманих за допомогою інших методик дослідження, схвалених адміністрацією морського порту, які забезпечують рівноцінну надійність;

транспортне найменування навалювального вантажу (ТННВ) – найменування, що використовується для ідентифікації навалювального вантажу під час його морського перевезення, якому присвоюється транспортне найменування, подане прописними буквами у відповідній індивідуальній картці;

штывка – будь-яке часткове або загальне розрівнювання поверхні вантажу в межах вантажного приміщення, яке виконується за допомогою навантажувальних рукавів або лотків, переносних механізмів та обладнання чи вручну.

Інші терміни в цих Правилах вживаються в значенні, наведеному в Кодексі торговельного мореплавства України, законах України «Про морські порти України», «Про транспортно-експедиторську діяльність», «Про перевезення небезпечних вантажів» та інших нормативно-правових актах.

2. У цих Правилах вживаються такі скорочення:

ВО – вантажні операції;

ВОПНВ – Європейська угода про міжнародні перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами;

МАРПОЛ 73/78 – Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, зі змінами, внесеними Протоколом від 17 лютого 1978 року до неї;

МНВ – матеріали, небезпечні в разі транспортування тільки навалом;

МОПНВ – Правила морських перевезень небезпечних вантажів;

ПТО – підйимально-транспортне обладнання;

РТД – робоча технологічна документація;

ТТП – тимчасова технологічна інструкція з перевантаження;

ТС – технологічна схема;

IMDG Code – Міжнародний кодекс морських перевезень небезпечних вантажів;

IMSBC Code – Міжнародний кодекс морських перевезень навалювальних вантажів.

III. Правила надання послуг з вантажно-розвантажувальних робіт у морському порту

1. Вантажно-розвантажувальні роботи в морському порту здійснюють портові оператори, оператори терміналів на підставі договорів перевалки або інших договорів.

Перелік портових операторів, операторів терміналів у кожному морському порту, а також перелік послуг, які вони надають, визначено в Реєстрі морських портів України.

2. Портовий оператор або оператор терміналу надають послуги з ВО з вантажами, що перевозяться водним, залізничним, автомобільним і трубопровідним видами транспорту, а також з інших пов'язаних із цим робіт на замовлення замовника на підставі договорів відповідно до вимог чинного законодавства.

3. До послуг, пов'язаних із ВО, що може надавати портовий оператор, оператор терміналу, належать:

- навантаження вантажів;
- вивантаження вантажів;
- очищення трюмів суден, вагонів після вивантаження вантажів;
- переміщення вантажу;
- технологічне накопичення вантажу, складські операції з вантажем;
- кріплення, спецкріплення вантажів;
- штивка;
- зважування;
- маркування (перемаркування);
- сортування (розсортовування);
- розтарювання, затарювання, перетарювання;
- переважування;
- пакування, перепаккування;
- приведення вантажу в транспортабельний стан;
- ув'язування;

підгрупування для формування суднової партії завезених у різний час вантажів за країнами та портами призначення, а також за окремими коносаментними партіями;

- комплектування вантажів;

розкриття вантажних місць для визначення якості, сорту, перевірки вмісту і подальше приведення розкритих місць у транспортабельний стан;

збирання (розбирання) спеціальних пристосувань під час завантажування (розвантажування) із залізничних платформ устаткування і засобів транспортування;

обмірювання вантажів;

укрупнення вантажних місць шляхом пакетування;

оформлення товаросупровідних документів за заявкою замовника;

визначення вагових параметрів вантажного автомобільного транспорту;

інші роботи та послуги.

4. Портовий оператор, оператор термінала виконує ВО за принципом оптимального розподілу ресурсів для оброблення суден та вагонів відповідно до РТК.

5. Повноваження замовника портових послуг можуть бути підтверджені товаротранспортним документом, довіреністю вантажовідправника або вантажоодержувача залежно від умов постачання вантажу відповідно до офіційного тлумачення міжнародних правил інтерпретації комерційних термінів або в інший передбачений законодавством спосіб.

У разі передачі права розпорядження вантажем іншій особі замовник зобов'язаний негайно повідомити про це портового оператора (оператора термінала) і врегулювати питання оплати витрат портового оператора (оператора термінала) щодо цього вантажу.

У разі передачі замовнику права розпорядження вантажем, який завезла до морського порту інша особа, замовник зобов'язаний негайно повідомити про це портового оператора (оператора термінала). Відвантаження з морського порту такого вантажу, яке виконує портовий оператор (оператор термінала), та відшкодування цьому оператору всіх витрат щодо цього вантажу здійснюються в порядку, визначеному договором перевалки.

6. Замовник гарантує, якщо інше не визначено договором перевалки, що будь-який вантаж або транспортний засіб, який він доставляє або надає портовому оператору (оператору термінала):

безпечний та не стане небезпечним у тому вигляді, у якому він доставлений, та/або коли перебуватиме на території морського порту;

нетоксичний і не буде джерелом виділення шкідливого газу, пилу, рідини або радіаційного випромінювання;

не становитиме небезпеки забруднення навколишнього природного середовища, ураження чи завдання збитку будь-якій особі, будь-якому вантажу, обладнанню, акваторії або території порту;

упакований відповідно до чинних державних стандартів та технічних умов; маркований відповідно до встановлених вимог попереджувальними знаками, якщо вантаж небезпечний, і відповідними знаками, якщо діють спеціальні вимоги до перевантаження і транспортування такого вантажу;

не містить товарів, предметів та речовин, заборонених до переміщення.

7. Портовий оператор (оператор термінала) здійснює приймання і здавання вантажу в розташованих на його території та в акваторії морського порту місцях, установлених для відповідних транспортних засобів.

8. Суб'єкти господарювання, що здійснюють свою діяльність у морському порту, інформують адміністрацію морського порту, відповідні органи державного нагляду і контролю про всі небезпечні ситуації з вантажами в межах території та акваторії морського порту.

9. Замовник, що передає вантаж на склад портового оператора (оператора термінала), у випадках, визначених митним законодавством України, здійснює заходи щодо митного оформлення вантажів.

У випадках, передбачених законодавством, замовник узгоджує ВО, а також приймання (видачу) вантажу з відповідними органами державного нагляду і контролю, що здійснюють свої повноваження в морському порту.

IV. Порядок завезення вантажів до морського порту

1. Портовий оператор (оператор термінала) визначає обсяг і строки завезення вантажу до морського порту на підставі заявки замовника згідно з договором перевалки та з урахуванням:

умов чинних договорів, укладених між портовим оператором (оператором термінала) та перевізниками, адміністрацією морського порту;

норм і строків технологічного накопичення, установлених у договорах перевалки, щодо кожного виду вантажу;

норм обробки транспортних засобів;

обов'язкових постанов по порту;

зводу звичаїв морського порту;

Статуту залізниць України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 06 квітня 1998 року № 457.

Заявки на завезення вантажу до морського порту шляхами, що перебувають на балансі (у користуванні) адміністрації морського порту, або шляхами, які є об'єктами портової інфраструктури загального користування державної форми власності, або згідно з договорами, укладеними між адміністрацією морського порту і перевізником (замовником, відправником), погоджуються з адміністрацією морського порту.

2. Замовник зобов'язаний узгоджувати завезення вантажу до морського порту з портовим оператором (оператором термінала) до відвантаження вантажу з пункту відправлення, а також з адміністрацією морського порту, якщо завезення вантажу до морського порту виконується шляхами, що перебувають на балансі (у користуванні) адміністрації морського порту, або шляхами, які належать до об'єктів портової інфраструктури загального користування державної форми власності, або згідно з договорами, укладеними між адміністрацією морського порту і перевізником (замовником, відправником).

Замовник повинен заздалегідь погодити в установленому порядку з портовим оператором (оператором термінала) завезення небезпечних вантажів незалежно від того, чи є вантаж транзитний або буде вивантажений у портового оператора (оператора термінала), а також письмово поінформувати про завезення таких вантажів адміністрацію морського порту.

3. Морський перевізник або морський агент надає не пізніше ніж за 24 години до прибуття судна до порту призначення або з моменту виходу з найближчого порту, якщо перехід становить менше ніж 24 години, адміністрації морського порту інформацію, обсяг, формат і порядок передачі якої визначається зводом звичаїв морського порту.

Морський перевізник або морський агент зобов'язані надати не пізніше ніж за 24 години до прибуття судна до порту призначення чи з моменту виходу з найближчого порту, якщо морський перехід становить менше ніж 24 години, адміністрації морського порту інформацію про випадки технічної несправності на судні та інші обставини, які могли б вплинути на стан вантажу під час перевезення, та умови заходження судна до порту.

4. Вивантаження вантажу із судна дозволяється лише з дозволу суб'єкта господарювання, що має оформлені згідно із законодавством повноваження здійснювати експлуатацію причалу, морського термінала.

5. До початку виконання ВО портовий оператор (оператор термінала) зобов'язаний спільно з адміністрацією судна провести перевірку готовності судна до безпечного виконання на ньому ВО та оформити акт готовності судна до безпечного виконання вантажних робіт.

6. Замовник позначає в товаросупровідних документах спеціальною позначкою вантажі, які не належать до категорії небезпечних вантажів, але можуть впливати на інші вантажі в процесі перевантаження та/або технологічного накопичення з огляду на їх фізико-хімічні властивості.

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.

8. До завезення небезпечного вантажу до морського порту замовник надсилає портовому оператору (оператору термінала) інформацію про вантаж та відповідні документи, передбачені законодавством.

9. Планування робіт щодо завезення, вивезення вантажів та обслуговування суден здійснюється згідно зі зводом звичаїв морського порту.

10. Під час планування своєї діяльності в морському порту портові оператори (оператори терміналів) зобов'язані додержуватися положень зводу звичаїв морського порту.

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).

Технологія роботи під'їзної колії морського порту і залізничної станції примикання АТ «Укрзалізниця» встановлюється з урахуванням умов договору про обробку вагонів з вантажами.

V. Вимоги до вантажів, що надаються для виконання вантажно-розвантажувальних робіт у морському порту

1. Замовник забезпечує упакування і маркування вантажу, що надходить до морського порту, з урахуванням його фізико-хімічних властивостей відповідно до вимог:

міжнародних і національних стандартів;

правил перевезення вантажів, що діють на відповідних видах транспорту, а також чинної РТК.

2. Замовник надає портовому оператору (оператору термінала) достовірні та достатні відомості про вантаж, направлений до морського порту, передбачені міжнародними договорами України, цими Правилами, іншими нормативно-правовими актами України, законодавством країни, на територію, через територію або з території якої виконується перевезення вантажів.

3. Замовник здійснює підготовку вантажів, що направляються до морського порту, для транспортування з урахуванням забезпечення:

збереження вантажу протягом перевезення та безпеки транспортного засобу і навколишнього природного середовища;

упакування вантажів, що потребують пакування (тари), в упаковку (тару) необхідної міцності.

4. У разі направлення до морського порту довгомірних із нестандартними місцями стропування вантажів замовник забезпечує нанесення на такі вантажі

відповідного маркування з вказівкою місць і способів стропування та надання документації, необхідної для виконання безпечних ВО.

5. У разі надходження вантажів у пошкодженій упаковці (тарі) замовник: забезпечує портового оператора (оператора термінала) запасною тарою та витратними матеріалами в кількості, необхідній для перетарювання і ремонту, або

здійснює вивезення вантажів із території портового оператора (оператора термінала) в найкоротший строк, якщо інше не передбачено договором перевалки.

6. Швидкопсувні вантажі надаються для виконання вантажно-розвантажувальних робіт разом із документом, у якому зазначено строк придатності вантажу.

Якщо виконання ВО зі швидкопсувними вантажами затримується з незалежних від портового оператора (оператора термінала) причин, він негайно повідомляє про це замовника, який у строк, що встановив портовий оператор (оператор термінала), розпоряджається цим вантажем.

7. У разі надходження до морського порту вантажу, що не відповідає вимогам цього розділу, у несортованому вигляді, а також у стані, що не дає змоги вивантажити вантаж відповідно до технології робіт портового оператора (оператора термінала), замовник подає портовому оператору (оператору термінала) заявку на перевантаження такого вантажу і сплачує всі додаткові витрати портового оператора (оператора термінала), пов'язані з перевантаженням такого вантажу та простоєм транспортних засобів, відповідно до договору перевалки.

Якщо портовий оператор (оператор термінала) не має можливості здійснити вивантаження вантажу, зазначеного в абзаці першому цього пункту, з транспортного засобу, замовник спільно з перевізником і вантажовідправником вживають заходів щодо вивезення вантажу з морського порту або повернення його вантажовідправнику, якщо інше не передбачено договором перевалки.

8. Замовник забезпечує наявність на вантажах, що направляються до морського порту, чітко видимого маркування, а на вантажах, які потребують особливих умов перевезення і ВО, – спеціального маркування.

9. Замовник здійснює маркування вантажних місць відповідно до вимог чинного стандарту щодо маркування вантажів та визначає приналежність вантажу до конкретної вантажної партії.

10. Замовник надає вантажі, що відвантажуються з морського порту, до навантаження на транспортний засіб у тарі (упаковці), у якій вони надійшли до портового оператора (оператора термінала), якщо інше не передбачено договором перевалки.

VI. Небезпечний вантаж

1. Портовий оператор (оператор термінала) відповідно до укладеного договору перевалки приймає для виконання ВО небезпечні вантажі, що відповідають вимогам законодавства, установленим для перевезення таких вантажів, які належним чином класифіковані, упаковані, мають відповідне маркування та/або інформаційне табло на упаковці, з достовірною інформацією про них у перевізних документах тощо.

Усі знаки безпеки, які не стосуються вантажу або його перевезення, повинні бути видалені.

На вимогу портового оператора (оператора термінала) замовник забезпечує його відповідними знаками безпеки або їх трафаретами для нанесення на вантаж відповідного маркування.

2. Замовник надає портовому оператору (оператору термінала) до прибуття вантажу до морського порту інформацію про вантаж, оформлену в установленому порядку, у необхідній кількості оригінальних примірників та в разі потреби – належним чином оформлений переклад цих документів.

3. Портовий оператор (оператор термінала) надає замовнику письмове підтвердження, у якому зазначаються порядок, строк і місце доставки небезпечного вантажу, після чого дозволяється ввезення на територію морського порту небезпечного вантажу.

4. З метою забезпечення безпеки робіт із небезпечними вантажами портовий оператор (оператор термінала) організовує постійний контроль за ввезенням/вивезенням небезпечних вантажів, їх переміщенням, складуванням та виконанням ВО.

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).

VII. Технологічні процеси переміщення, оформлення та обробки вантажів, багажу, транспортних засобів та обслуговування пасажирів у морських портах

1. Технологічні процеси, пов'язані з увезенням/вивезенням до/з морського порту, переміщенням у межах морського порту вантажів, багажу, транспортних засобів та обслуговуванням пасажирів, а також процедури оформлення документів, в'їзду, приймання, зберігання, обробки, видачі, переміщення в межах морського порту та виїзду вантажів, багажу, транспортних засобів та пасажирів визначаються ТС.

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, та затверджується адміністрацією морського порту.

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.

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.

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.

7. У разі функціонування в порту ІСПС дії, передбачені розділами X, XIII–XVI цих Правил, здійснюються із застосуванням ІСПС.

VIII. Технологічні процеси ВО у морському порту

1. Портові оператори (оператори терміналів) здійснюють технологічні процеси ВО, що є сукупністю технологічних операцій, пов'язаних із передачею вантажів з одного виду транспорту на інший через склад, або минаючи його, на підставі такої робочої технологічної документації:

РТК, які повинні регламентувати технологічні процеси ВО;

тимчасові технологічні інструкції з перевантаження, які повинні розробити портові оператори (оператори терміналів) для експлуатаційної перевірки нових технологічних процесів;

інструкції із застосування типових способів і прийомів робіт, що регламентують способи і прийоми виконання окремих елементів технологічних операцій;

інструкції з обробки небезпечних вантажів;

схеми складування вантажів, безпечного руху транспорту та інші схеми.

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.

3. Портові оператори (оператори терміналів) можуть здійснювати перевантаження вантажів у морському порту за такими варіантами робіт: «вагон – судно» (і навпаки), «вагон – склад» (і навпаки), «судно – склад» (і навпаки), «судно – вантажний автомобіль» (і навпаки), «вантажний автомобіль – склад» (і навпаки), «судно – судно».

Залежно від місця виконання ВО портові оператори (оператори терміналів) можуть здійснювати такі технологічні операції: складські, суднові, вагонні, автотранспортні, внутрішньопортові транспортні, передавальні, а також операції з навантаження (розвантаження) контейнерів.

4. Портові оператори (оператори терміналів) розробляють РТК для кожного вантажу (групи однорідних із технологічного погляду вантажів), що в сукупності повинні охоплювати всю номенклатуру вантажів, які перевантажує портовий оператор (оператор термінала).

5. Портовий оператор (оператор термінала) здійснює навантаження вантажів у транспортні засоби відповідно до вимог РТД, технічних умов навантаження і кріплення вантажів, що діють на відповідному виді транспорту.

6. Портовий оператор (оператор термінала) забезпечує виконання всіх технічних умов навантаження і кріплення вантажів у транспортних засобах, а перевізник здійснює контроль за правильністю навантаження вантажу в транспортні засоби (укладання, габарит, кріплення, сепарація тощо).

Під час підготовки вантажу до навантаження портовий оператор (оператор термінала) виконує такі дії: розмітка, перевірка кількості місць, нанесення на вантажні місця відповідного маркування, для того щоб працівники портового оператора (оператора термінала) змогли ідентифікувати вантаж.

Портовий оператор (оператор термінала) призначає осіб, відповідальних за:
збереження та контроль ПТО у справному стані;
безпечне виконання робіт з переміщення вантажів;
нагляд за технологічною дисципліною та безпечним виконанням робіт з переміщення вантажів.

7. Кріпильний та сепараційний матеріал надає замовник, якщо інше не передбачено умовами договору перевалки.

8. У договорі перевалки сторони можуть визначити строк навантаження вантажів у транспортні засоби та встановити взаємну відповідальність портового оператора (оператора термінала) і замовника за несвоєчасне подання та обробку транспортних засобів.

9. За умови, якщо це передбачено договором перевалки, та за наявності технічних можливостей портовий оператор (оператор термінала) може виконати за рахунок замовника роботи зі спеціального кріплення та виготовлення засобів, передбачених кресленнями навантаження і розрахунками кріплення вантажу на транспортних засобах.

Замовник надає креслення і схеми навантаження для негабаритних вантажів і для вантажів, умови навантаження і кріплення яких не визначено, якщо інше не передбачено договором перевалки.

Замовник надає портовому оператору (оператору термінала) спеціальні пристосування для перевантаження і кріплення негабаритних і великовагових вантажів, а також виконання зварювальних робіт, якщо інше не передбачено умовами договору перевалки.

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.

ІХ. Розроблення та затвердження РТД

1. До складу РТД входять:

текстові документи – РТК; повідомлення про внесення змін до РТК («Повідомлення про зміну»); ТТП; інструкції із застосування типових способів і прийомів виконання перевантажувальних робіт, інструкції з обробки небезпечних вантажів, схем складування вантажів, безпечного руху транспорту, охорони праці, пожежної безпеки, що регламентують умови, способи перевантаження конкретного вантажу, групи вантажів (далі – інструкції);

графічні документи – схеми організації виконання технологічних процесів, зберігання вантажів на відкритих, закритих складах, кріплення вантажів на транспортних засобах і засобах укрупнення тощо. Допускається використання графічного матеріалу як фотозображення перевантажувального, іншого устаткування, способів його використання.

2. У цих Правилах наведено вимоги до розроблення ТТП, РТК, «Повідомлення про зміну», графічних матеріалів із використанням чинних на підприємстві інструкцій, схем, а також інструкцій виробника обладнання, що впроваджено.

3. РТК (ТТІП, «Повідомлення про зміну») можуть розробляти уповноважені особи підприємства самостійно або із залученням спеціалізованої організації.

4. РТК (ТТІП, «Повідомлення про зміну») підписує розробник і затверджує керівник підприємства, після чого документ доводиться до відома адміністрації відповідного морського порту.

5. Особи, які затверджують РТК (ТТІП, «Повідомлення про зміну»), несуть відповідальність у межах своєї компетенції за достатність та ефективність впроваджених в РТК норм охорони праці, техногенної, екологічної безпеки.

6. Оригінали РТК (ТТІП) повинні зберігатися в технологічному відділі або архіві підприємства.

7. РТК діють безстроково за умови, якщо в технологічному процесі не відбулося суттєвих змін.

Строк дії ТТІП становить один рік, після чого документ підлягає перетворенню в РТК або скасуванню.

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.

9. У разі внесення понад трьох суттєвих «Повідомлень про зміни» (включення нових технологічних процесів, вантажів) РТК підлягають оновленню.

10. Зміни до ТТІП 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.

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 того самого поняття різними термінами.

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.

Наведені в РТК (ТТІП) рисунки мають бути чіткими і зрозумілими, відображати схематично способи виконання технологічних операцій.

13. РТК (ТТІП) 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, причалів морського порту, показників, необхідних для їх проєктування.

14. РТК (ТТІП, «Повідомлення про зміну») вводиться в дію наказом керівника підприємства, у якому визначається:

дата набрання чинності документом;

кількість примірників РТД та їх розподіл між підрозділами підприємства згідно з чинною системою діловодства з урахуванням надання одного примірника відповідній адміністрації морського порту;

порядок навчання персоналу перевантажувального комплексу, підприємства, яке обслуговує судна, щодо виконання технологічних процесів, які впроваджуються (за потреби);

строк дії ТТІП;

перелік нормативних документів, що втратили чинність та підлягають вилученню, на заміну яких впроваджено новий документ;

перелік організаційно-розпорядчих документів підприємства щодо охорони праці, екологічної, техногенної безпеки, які потребують внесення змін, та перелік осіб, відповідальних за внесення таких змін.

15. РТК (ТТІП) має друкуватися на аркушах формату А4 за формою, наведеною в додатку 1 до цих Правил. Перелік розділів документа для викладення положень щодо перевантаження генеральних, безпечних навалювальних або упакованих вантажів наведено в додатку 2 до цих Правил (варіант № 1). Перелік розділів документа для викладення положень щодо

небезпечних навалювальних, наливних, упакованих вантажів, вантажів у тарі наведено в додатку 2 до цих Правил (варіант № 2).

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.

17. У розділі «Варіанти робіт» вказується повний перелік варіантів перевантаження вантажу згідно з умовами його транспортування, що впроваджуються на перевантажувальному комплексі.

Якщо перевантаження цих або аналогічних вантажів здійснюється також у зворотному напрямку, то наводиться перелік варіантів із додаванням словосполучення «або назад».

18. У розділі «Характеристика вантажу» вказується така інформація для:
генеральних вантажів – вага одного місця (кг), розмір (довжина, ширина, висота, зовнішній і внутрішній діаметр, товщина, мм);

генеральних вантажів з укрупненими вантажними місцями – вага і розмір укрупненого вантажного місця (кг), довжина, ширина, висота (м);

контейнерів – тип;

навалювальних, насипних вантажів – навантажувальний об'єм ($\text{м}^3/\text{т}$);

наливних вантажів – густина ($\text{т}/\text{м}^3$).

Для небезпечних вантажів слід зазначити клас небезпечного вантажу.

У разі перевантаження групи генеральних вантажів із різними габаритами і вагою допускається наводити дані не щодо кожного найменування вантажу, а тільки щодо вантажів із мінімальними і максимальними значеннями характеристик.

19. Номер РТК, ТТІП присвоює уповноважена особа підприємства. У разі перегляду РТК вказується попередній номер документа, на заміну якого вводиться новий.

20. У розділі «Показники технологічного процесу» за кожною технологічною схемою наводяться в табличній формі основні показники перевантаження вантажу для однієї технологічної лінії.

До таблиці вноситься така інформація:

граф 1 – порядковий номер технологічної схеми;

граф 2 – назви технологічних схем, за якими здійснюється перевантаження вантажу (вантажів). Вони повинні відповідати даним, зазначеним у розділі «Варіанти роботи», та розміщуватися в наведеній у ньому послідовності. Технологічні схеми групуються за напрямками завантаження та розвантаження суден.

Технологічні схеми щодо завантаження суден розташовуються в таблиці та розпочинаються зі схем прямого варіанта («судно–судно», «вагон–судно» і «вантажний автомобіль–судно»), а далі наводяться технологічні схеми варіантів «вагон–склад», «вантажний автомобіль–склад», «склад–судно» і «склад–склад».

Технологічні схеми щодо розвантаження суден розташовуються в таблиці та розпочинаються зі схем прямого варіанта («судно–судно», «судно–вагон» і «судно–вантажний автомобіль»), а далі наводяться технологічні схеми варіантів «судно–склад», «склад–вагон», «склад–вантажний автомобіль» і «склад–склад».

Технологічні схеми повинні містити детальну інформацію щодо транспортних засобів, місць перебування та переміщення вантажу (наприклад, склад, лоток, передавальний майданчик тощо), видів перевантажувальних машин, технологічного оснащення і засобів укрупнення вантажних місць, які використовуються для виконання технологічної операції;

графи 3–8 – інформація щодо розстановки докерів-механізаторів (у тому числі зайнятих на перевантажувальних машинах) за ланками технологічного процесу (графи 3–7) і за технологічною схемою загалом (графа 8).

Чисельність виконавців у кожній технологічній ланці визначається залежно від потреби забезпечення високопродуктивного, якісного виконання технологічних операцій з урахуванням вимог нормативної документації з охорони праці, техногенної та екологічної безпеки.

Фактичну чисельність виконавців може бути збільшено (зменшено) залежно від конкретних умов роботи комплексу (об'єкта). Відповідальність за безпечне виконання технологічного процесу та зміну чисельного складу працівників (кількості машин) покладається на відповідального виконавця робіт;

графа 9 – інформація щодо продуктивності технологічної лінії, яка зазначається в одиницях виміру (тонни, штуки, метри кубічні) з розрахунку на тривалість зміни, установлену на підприємстві.

У разі потреби в графі «Примітка» наводяться додаткові відомості, що пояснюють або конкретизують елементи таблиці «Показники технологічного процесу» з посиланням на відповідні номери технологічних схем і зазначенням інформації про зміну чисельності працівників(кількості машин) у відповідних графах таблиці.

21. У розділі «Підйомно-транспортне обладнання та інше устаткування» для кожної технологічної лінії наводяться перелік та кількість необхідних засобів.

До таблиці вноситься така інформація:

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.

Усі засоби наводяться в таблиці в порядку їх значущості, а саме:

контейнерні перевантажувачі (причальні, тилові), контейнерні крани, контейнерні навантажувачі тощо;

крани (портальні, суднові, плавучі, залізничні, автомобільні, гусеничні тощо);

навантажувачі та спецмашини (складські, трюмні, вагонні тощо);

вантажні автомобілі, тягачі з причепами і напівпричепами, трейлери тощо;

вантажозахоплювальні пристрої та пристосування до кранів, навантажувачів;

засоби вимірювання (ваги, дозатори тощо);

засоби укрупнення вантажних місць;

технологічні пристосування (столи-рампи, поворотні круги, приставні сходи, багри тощо);

інструмент (ломи, кувалди, сокири тощо);

допоміжні матеріали (сепарація, брус, дошки, папір тощо), кріплення (дріт, затиски, талрепи тощо) та інші витратні матеріали;

граф 3—основна технічна характеристика: вантажопідйомність (т), продуктивність (т/год, м³/год) — для тих засобів ПТО, що мають такі характеристики. Для товарних ваг наводиться максимально допустима вага вантажу, який може зважуватися;

графи 4–8—кількість засобів ПТО (у штуках, комплектах тощо). Якщо кількість засобів ПТО є змінною величиною, визначається потребами виробництва (зазвичай кількість засобів укрупнення вантажних місць, допоміжних пристосувань тощо), у відповідних графах таблиці вказується «за потреби».

Номери технологічних схем таблиці засобів ПТО повинні відповідати номерам технологічних схем таблиці «Показники технологічного процесу». Залежно від кількості технологічних схем таблиця «Показники технологічного процесу» і таблиця «Підйомно-транспортне обладнання та інше устаткування» можуть розміщуватися на різних аркушах РТК (ТТІП).

У разі потреби в примітках до таблиці «Підйомно-транспортне обладнання та інше устаткування» наводиться інформація, що містить додаткові відомості про ті чи інші засоби ПТО залежно від конкретних умов їх використання.

22. Для нумерації аркушів використовується кутовий штамп. За наявності матеріалу на обох боках аркуша в штампі замість аркушів вказуються сторінки (стор.).

23. У розділі «Графічні матеріали» наводиться схематичне зображення способів виконання технологічних операцій на причалі, судні, у вагоні, на складі; способів стропування, формування і розформування «підйомів», складування і розформування штабелів; способів використання вантажозахоплювальних пристроїв, пристосувань тощо.

Зображення вантажних приміщень суден, вагонів, перевантажувальних машин, вантажозахоплювальних пристроїв, пристосувань, «підйомів», окремих місць вантажу мають бути простими і схематичними, виконані приблизно в

одному масштабі і відбивати фактичне співвідношення їх розмірів. У разі потреби рисунки виконуються у двох, а в особливих випадках – у трьох проєкціях; найважливіші вузли слід креслити окремо, у більшому масштабі. Допускається фотозображення перевантажувального та іншого устаткування, способів його використання.

Загальновідомі рисунки із зображенням загального вигляду причалу, крана, складу, судна тощо, що не пояснюють виконання конкретних операцій, не наводяться.

Графічний матеріал розміщується на одному або кількох аркушах РТК після таблиць «Показники технологічного процесу» та «Підйомно-транспортне обладнання та інше устаткування».

24. У розділі «Загальні положення» наводиться інформація щодо: галузі поширення РТК (ТТІП);

переліку нормативно-правових документів, з урахуванням вимог яких розробляється РТК (ТТІП);

переліку загальних вимог до умов вибору місця виконання перевантажувальних процесів на причалі з урахуванням транспортних характеристик небезпечного вантажу, сусідства інших небезпечних вантажів на комплексі, прилеглих причалах інших підприємств;

переліку сил, допоміжних засобів, що використовуються під час виконання перевантажувальних операцій, з урахуванням норм техногенної, екологічної безпеки;

порядку взаємодії портового оператора з адміністрацією морського порту, персоналом транспортних засобів, що доставляють вантажі до морського порту або вивозять їх із морського порту в штатному режимі роботи підприємства, у разі виникнення аварійних ситуацій, аварій.

25. У розділі «Транспортна характеристика вантажу» наводиться для:

безпечних навалювальних вантажів (додаток 2, варіант № 1 РТК) – коротка характеристика фізико-хімічних властивостей речовин, які впливають на умови перевантаження вантажу, здоров'я людини;

небезпечних навалювальних, наливних вантажів (додаток 2, варіант № 2 РТК) – коротка характеристика фізико-хімічних, санітарно-гігієнічних, вибухово-пожежних властивостей речовин, які впливають на процес перевантаження, здоров'я людини, довкілля, техногенне середовище.

Під час надання інформації щодо безпечних вантажів слід керуватися сертифікатами; небезпечних вантажів – сертифікатами, карточками небезпечних факторів, аварійними картами, паспортами, іншою документацією.

Під час транспортної класифікації небезпечних вантажів потрібно використовувати інформацію, наведену в МОПНВ (таблиця А), ВОПНВ (таблиця В), додатку 3 до цих Правил (таблиці Д.3.1–Д.3.3).

До розділу «Транспортна характеристика вантажу» РТК (ТТІП) вносяться такі дані щодо небезпечного вантажу: номер ООН/ідентифікаційний номер; найменування, короткий опис речовини; клас небезпеки речовини;

класифікаційний код; група упаковки; знаки безпеки; спосіб перевезення; вимоги щодо навантажувальних, розвантажувальних операцій.

Для небезпечних наливних вантажів додатково надається інформація про категорію згідно з нормами Додатка II до МАРПОЛ 73/78 та з урахуванням довідкової інформації з цього питання, наведеної в додатку 4 до цих Правил.

На підставі узагальнення наведеної в транспортній класифікації інформації слід указати для небезпечного вантажу (групи однорідних небезпечних вантажів) умови зберігання; допустимість сумісного зберігання на майданчику підприємства речовин різних класів; категорію; схильність до окислювання.

26. У розділі «Опис технологічного процесу» наводиться опис технологічних операцій:

вагонна – вантажні операції у вагоні, піввагоні, на платформі, столі-рампі (рампі складу, бункері тощо), біля вагона;

автотранспортна – вантажні операції на столі-рампі, у кузові автомобілів (магістральних трейлерів, рефрижераторів, причепів тощо), що здійснюють завезення вантажів до морського порту або вивезення їх із морського порту;

внутрішньопортова транспортна – переміщення вантажу між місцями виконання перевантажувальних операцій (причалом, складом, вагоном тощо);

складська – вантажні операції на критому або відкритому складі;

кордонна – переміщення вантажу із судна на причал, або безпосередньо на інші транспортні засоби, або безпосередньо на склад (у зоні дії прикордонного крана) і назад;

передавальна – проміжна операція щодо передавання вантажу з однієї перевантажувальної машини на іншу, що виконується на стику двох інших операцій; зазвичай виконується за кордонною, складською або передує їм;

суднова – вантажні операції в судових вантажних приміщеннях (трюм, твіндек) або на палубі;

контейнерна – операції щодо завантаження-розвантаження контейнерів (флетів, відкритих контейнерів, напівконтейнерів, болстерів);

операції щодо завантаження-розвантаження ролл-трейлерів.

Послідовність опису технологічного процесу повинна відповідати фактичній послідовності виконання технологічних операцій із посиланнями в разі потреби на відповідні технологічні схеми.

Опис виконання кожної технологічної операції повинен надаватися стисло, але гранично ясно з вказівкою перевантажувальних машин, технологічного оснащення, засобів укрупнення вантажних місць, а також способів: захоплення (або звільнення) вантажу; укладання або розбирання вантажу на транспортних засобах, складі; формування (розформування) «підйомів» вантажу; виконання робіт машинами або вручну; виконання інших вантажних робіт, допоміжних операцій.

Допускається опис одночасно двох суміжних операцій або операцій, що виконуються однаковими технологічними засобами, наприклад, кордонної та внутрішньопортової транспортної операцій або внутрішньопортової транспортної та автотранспортної операцій.

РТК (ТТП) повинен містити опис виконання всіх операцій певного технологічного процесу. У РТК (ТТП) на завантаження-розвантаження контейнерів і ролл-трейлерів за варіантами «вагон – контейнер», «склад – контейнер» і подібними до них допускається наводити тільки опис операцій, що виконуються безпосередньо в контейнері або на ролл-трейлері, з посиленням на те, що інші технологічні операції процесу (вагонна, складська тощо) виконуються відповідно до опису, наведеного в РТК (ТТП) на перевантаження того вантажу, яким завантажуються (розвантажуються) контейнер або ролл-трейлер (з обов'язковою вказівкою номера цієї РТК або ТТП).

В описі технологічного процесу наводяться основні відомості, які характеризують перевантаження цього вантажу (групи однорідних із технологічного погляду вантажів) з урахуванням специфіки роботи конкретного перевантажувального комплексу, вимог документів, що регламентують умови безпечного перевезення вантажів морським транспортом, правил безпечної експлуатації підйомно-транспортного устаткування, вантажопідйомних кранів, інших державних стандартів, галузевих керівних нормативних документів, безпосередньо стосуються технології перевантаження вантажів у морських портах.

У РТК (ТТП) не наводяться вимоги щодо експлуатації різних перевантажувальних машин і установок, викладені у відповідних інструкціях.

27. У розділі «Заходи щодо енергозбереження» наводяться об'ємно-планувальні, конструктивно-технологічні рішення щодо розміщення обладнання, споруд на перевантажувальному комплексі з урахуванням оптимальних маршрутів руху транспортних засобів, режимів роботи обладнання, що використовує паливо, для забезпечення оптимальних енергозатрат, скорочення викидів забруднюючих речовин, парникових газів.

28. Розділ «Вимоги безпеки» повинен включати три підрозділи: охорона праці, виробнича санітарія, пожежна безпека.

Під час розроблення цих підрозділів слід керуватися чинними галузевими нормами та правилами безпеки праці, виробничої санітарії в морських портах, вимогами документів, що регламентують умови безпечного перевезення вантажів морським транспортом, інших державних стандартів, галузевих керівних нормативних документів, які безпосередньо стосуються питання перевантаження вантажів.

У розділі «Вимоги безпеки» зазначаються з урахуванням специфіки роботи перевантажувального комплексу (об'єкта) конкретні заходи щодо запобігання виникненню аварій, негативного впливу на здоров'я персоналу, такі як:

застосування контрольно-вимірювальних приладів, що надійно діють і регулярно перевіряються, пристроїв протиаварійного захисту, засобів отримання, переробки і передачі інформації, швидкодійної герметичної замкової, регульовальної арматури, засобів локалізації небезпечних і шкідливих виробничих чинників;

використання виробничого обладнання, що відповідає вимогам нормативної документації, не є джерелом травматизму і професійних захворювань;

систематичний контроль параметрів небезпечних вантажів на всіх стадіях його транспортування;

здійснення технічних та організаційних заходів щодо запобігання вибуху і протипожежного захисту;

застосування індивідуальних засобів захисту персоналу.

У підрозділі «Охорона праці» зазначаються заходи щодо охорони праці під час перевантаження безпечних, небезпечних вантажів з урахуванням вимог відповідних галузевих інструкцій, інструкцій, що діють на підприємстві. У разі перевалки небезпечних вантажів наводяться характерні для такого технологічного процесу вимоги Правил МОПНВ, визначаються функціональні обов'язки та інформаційні зв'язки структурних підрозділів підприємства, сторонніх організацій щодо питань охорони праці під час підготовки до перевантаження, перевантаження, зберігання небезпечних вантажів. Допускаються посилання на відповідні пункти нормативних документів (інструкцій з охорони праці, керівництв з переробки небезпечних вантажів), при цьому вимоги щодо безпечної праці перевантажувальних машин і установок, викладені у відповідних інструкціях з їх експлуатації, не наводяться.

У підрозділі «Виробнича санітарія» наводяться вимоги щодо промислової санітарії під час перевантаження безпечних вантажів, що включають використання засобів індивідуального захисту людини, засобів індивідуального захисту органів дихання, забезпечення нормативних рівнів штучного освітлення робочих місць, проходів, проїздів, небезпечних фізичних чинників (шум, вібрація, електромагнітне, іонізаційне випромінювання). Додатково наводяться рекомендації щодо запобігання негативному впливу деяких властивостей небезпечних вантажів.

До підрозділу «Виробнича санітарія» включаються заходи щодо поточного щозмінного прибирання виробничих приміщень, майданчиків, подавальних транспортних конвеєрів за допомогою промислових пилососів.

У разі перевантаження наливних вантажів, палива обслуговуючий персонал повинен бути забезпечений на причалі:

засобами захисту шкірних покривів та очей (бавовняний костюм, фартух прогумований, захисні окуляри, рукавички, чоботи гумові);

респіраторами з фільтраційним елементом «А» або напівмасками типу «КОМБІТЕКС» із газовим фільтром, ізоляційними дихальними апаратами (типу Саморятівник) із певним часом дії під час роботи безпосередньо в районі зливання-наливання вантажу.

У підрозділі «Пожежна безпека» зазначаються заходи щодо:

оснащення первинними засобами пожежогасіння і пожежним інвентарем складських, підсобних приміщень, зовнішніх установок, споруд згідно з нормами, наведеними в додатках до Правил пожежної безпеки в Україні, затверджених наказом Міністерства внутрішніх справ України від 30 грудня 2014 року № 1417, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 05 березня

2015 року за № 252/26697 (далі – Правила пожежної безпеки в Україні), з відповідним позначенням місць їх розміщення;

забезпечення справності та готовності до дії засобів пожежної сигналізації та автоматичного пожежогасіння;

оформлення наочної протипожежної агітації.

У РТК (ТТП) зазначаються також додаткові обов'язкові заходи щодо запобігання виникненню пожеж, вибухів під час переробки небезпечних вантажів. У разі переробки безпечних навалювальних вантажів, що підтримують горіння в закритих приміщеннях (склади, галереї, транспортери тощо), наводяться додаткові заходи щодо запобігання наявності джерел вогню.

29. До розділу РТК (ТТП) «Заходи з дотримання норм екологічної безпеки» вноситься інформація щодо виконання робіт, спрямованих на запобігання забрудненню атмосферного повітря, поверхневого шару води водного об'єкта, ґрунту з урахуванням транспортних характеристик навалювальних і наливних небезпечних вантажів.

Для насипних вантажів і навалювальних вантажів різних класів небезпеки чітко зазначаються умови перевантаження, включно з погодними, спільного зберігання на причалі, заходи з дотримання допустимого рівня пиління вантажів, який не повинен перевищувати норм природних витрат, доведення до технологічно неминучого рівня потрапляння пилу вантажу у водний об'єкт.

Для виконання робіт з перевантаження наливних вантажів чітко зазначаються погодні умови виконання робіт згідно з вимогами обов'язкових постанов морського порту, а також заходи щодо: запобігання потраплянню наливного вантажу (палива) у водний об'єкт (установки бонових загороджень навколо судна, піддони під фланцевими сполуками на трубопроводах, ємності з піском, ємності з адсорбентом, екологічні аптечки в місцях прогнозованих проривів трубопроводів); постійного контролю за чистотою операційної акваторії, території (візуально або за допомогою засобів промислового телебачення).

У розділі «Заходи з дотримання норм екологічної безпеки» наводиться порядок взаємодії відповідальної особи морського термінала з помічником капітана транспортного судна, танкера з питань впровадження заходів щодо запобігання виникненню розливів рідини, локалізації аварій та ліквідації їх наслідків.

Для виконання робіт з перевантаження зріджених газів зазначаються заходи щодо: постійного контролю герметичності трубопроводів (відсутність викидів), транспортування вантажу по замкнутій технологічній схемі з використанням газовирівнювальної лінії; виконання продувань устаткування, апаратів і технологічних трубопроводів інертними газами.

Для виконання робіт з перевантаження небезпечних вантажів у контейнерах зазначаються заходи щодо дотримання на території контейнерного термінала норм санітарної, екологічної безпеки шляхом: щозмінного візуального спостереження за цілісністю вантажної одиниці, вантажної транспортної одиниці, відсутністю просипів, проливів небезпечних вантажів на майданчиках

їх зберігання; організації спеціальних майданчиків, що відповідають міжнародним вимогам до перевантаження небезпечних вантажів, для зберігання контейнерів із небезпечними вантажами; установлення на них спеціалізованих мобільних платформ для видалення пошкоджених контейнерів із рідкими небезпечними вантажами; оснащення цих платформ ємностями, наповненими піском, адсорбентами, екологічними аптечками; використання технічних засобів, матеріалів для локалізації та ліквідації проливів небезпечних рідин.

30. У розділі «Першочергові заходи щодо локалізації аварійних ситуацій, аварій та ліквідації їх наслідків, надання першої медичної допомоги постраждалим з урахуванням небезпечних властивостей вантажу» наводяться прогнозовані ймовірні сценарії аварійних ситуацій, аварій, першочергові заходи, які має виконувати персонал морського термінала, щодо їх локалізації та ліквідації їх наслідків, надання першої допомоги постраждалим у разі вдихання, проковтування, потрапляння на шкіру, в очі небезпечного вантажу.

У цьому розділі вказуються контактні номери телефонів для зв'язку з керівництвом підприємства, черговим диспетчером адміністрації морського порту, черговим диспетчером територіального органу Держекоінспекції, черговим представником територіального органу ДСНС.

31. «Повідомлення про зміну» оформлюється за формою, наведеною в додатку 5 до цих Правил, і заповнюється таким чином:

найменування – зазначається порядковий номер «Повідомлення про зміну» до РТК;

рядок «Про зміну» – зазначається номер РТК, до якого вноситься зміна;

графа «№ з/п» – зазначається порядковий номер зміни;

графа «Місце зміни» – зазначається номер аркуша, пункту, технологічної схеми, рисунка тощо (у порядку зростання), до якого вноситься зміна;

графа «Нова редакція» – зазначається редакція пункту РТК після внесення змін.

У разі потреби для однозначного розуміння зміни в цій графі наводиться текст відповідного пункту РТК у чинній редакції та в новій редакції з відповідною вказівкою «Чинна редакція» і «Нова редакція».

Зміни рекомендується відокремлювати одну від одної горизонтальною лінією, що проводиться через усі графи «Повідомлення про зміну».

Усі графічні зображення виконуються в масштабі, у якому вони виконані в РТК.

Х. Приймання вантажу та оформлення приймання вантажу

1. Портовий оператор (оператор термінала) приймає від перевізника вантаж, який надійшов до морського порту, за товаросупровідними документами відповідного виду транспорту. Портовий оператор (оператор термінала) має право здійснювати приймання вантажу від перевізника за участю замовника.

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 «навалом», портовий оператор (оператор термінала) зобов'язаний прийняти без перевірки кількості місць за масою, зазначеною в товаросупровідному документі.

Вантажі, які надійшли в пошкодженій тарі, зі слідами розкрадання або очевидною невідповідністю фактичної ваги тій вазі, що зазначена в товаросупровідних документах, портовий оператор (оператор термінала) приймає від перевізника із суцільним переважуванням або перерахуванням вмісту вантажних місць за участю представників перевізника, портового оператора (оператора термінала) і замовника (у разі присутності). Портовий оператор (оператор термінала) оформлює результати перерахунку (зважування) актом відповідно до правил, що діють на відповідному виді транспорту.

3. Портовий оператор (оператор термінала) приймає вантажі, сформовані в транспортні пакети, шляхом перерахування пакетів без перевірки кількості місць у пакетах та їх маси.

У разі виявлення пошкоджених пакетів або окремих пошкоджених місць у пакеті портовий оператор (оператор термінала) спільно з перевізником (замовником) проводить перевірку кількості місць у пакеті, а також перевірку вмісту пошкоджених місць (кількість, маса і стан вантажу) за маркуванням, специфікаціями або пакувальними листами. Портовий оператор (оператор термінала) оформлює результати перевірки актом відповідно до правил, що діють на відповідному виді транспорту.

4. Портовий оператор (оператор термінала) приймає контейнери з вантажем, які надійшли до морського порту, за їх зовнішнім оглядом із перевіркою номера контейнера, цілісності запірно-пломбувальних пристроїв, чіткості відбитків контрольних знаків на запірно-пломбувальних пристроях і їх відповідності інформації, зазначеній у товаросупровідному документі, а також справності технічного стану контейнера.

У разі виявлення під час приймання вантажу контейнерів із технічними несправностями або пошкодженнями, без запірно-пломбувальних пристроїв, із нечіткими відбитками контрольних знаків на запірно-пломбувальних пристроях і пломбах, невідповідності маркування та відбитків пломб інформації, зазначеній у товаросупровідному документі, інших розбіжностей із даними товаросупровідного документа портовий оператор (оператор термінала) має право відмовити в прийнятті таких контейнерів.

Якщо портовий оператор (оператор термінала) приймає контейнери, зазначені в абзаці другому цього пункту, він перевіряє вантаж, що в них міститься, або здійснює перевантаження вантажу до іншого контейнера своїми силами та в присутності представника перевізника (замовника). Після перевірки

вантажу перевізник (замовник) повинен опломбувати контейнер запірно-пломбувальними пристроями перевізника (замовника).

5. За заявкою замовника відповідно до умов договору перевалки портовий оператор (оператор термінала) може здійснювати розкриття контейнера і вантажних місць, що містяться в контейнері, а також пред'являти їх для огляду та подальшого пакування вантажу після закінчення огляду на вимогу органів державного нагляду і контролю.

Після огляду та подальшого затарювання контейнер пломбується запірно-пломбувальними пристроями замовника, якщо інше не передбачено договором перевалки.

6. Портовий оператор (оператор термінала) приймає устаткування, машини, механізми та інші нестандартні вантажі за зовнішнім оглядом без технічного огляду та перевірки комплектації, якщо інше не передбачено договором перевалки.

7. Портовий оператор (оператор термінала) приймає навалювальні, наливні вантажі згідно з даними щодо маси (об'єму) вантажу, зазначеними в товаросупровідних документах.

У разі виникнення потреби в перевірці маси вантажу перевізник та/або портовий оператор (оператор термінала) мають право здійснити переважування вантажу відповідно до умов договору перевалки.

У разі надходження вантажу до морського порту залізничним транспортом перевізник здає, а портовий оператор (оператор термінала) приймає вантаж згідно з даними залізничної накладної з перевіркою маси на вимогу портового оператора (оператора термінала). Перевізник оформлює результати перевірки маси вантажу в порядку, установленому Правилами перевезення вантажів, затвердженими наказом Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 року № 644, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 24 листопада 2000 року за № 861/5082 (із змінами).

За заявкою замовника портовий оператор (оператор термінала) має право визначити масу вантажу за осадкою судна або шляхом зважування на вагах. При цьому остаточна кількість прийнятого вантажу, маса якого спочатку була визначена за осадкою судна, визначається після його зважування на вагах (вагонних, автомобільних, елеваторних тощо) під час здавання цього вантажу перевізнику.

Портовий оператор (оператор термінала) визначає масу вантажу, що перевантажується на рейді морського порту, за осадкою судна, згідно з товаросупровідними документами або в інший спосіб, відповідно до умов договору перевалки.

8. Портовий оператор (оператор термінала) складає акт, у якому фіксуються факти приймання від перевізника пошкоджених вантажних місць, псування вантажу, невідповідності фактичного найменування, маси або кількості

вантажних місць інформації, зазначеній у товаросупровідних документах, а також інші розбіжності з інформацією, зазначеною в товаросупровідних документах.

Складений акт підписують портовий оператор (оператор термінала) та перевізник.

9. Сторона, яка здає чи приймає вантаж, повинна подавати всі зауваження щодо стану та кількості вантажу до оформлення документів, що підтверджують приймання вантажу портовим оператором (оператором термінала).

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 умов наявності в портового оператора (оператора термінала) відповідних технічних можливостей, якщо це передбачено умовами договору перевалки.

Портовий оператор (оператор термінала) оформлює сортування вантажу відповідним актом.

11. У разі надходження вантажу до морського порту в пошкодженій тарі портовий оператор (оператор термінала) за заявкою замовника приймає такий вантаж і приводить його в транспортабельний стан за умов наявності в портового оператора (оператора термінала) відповідних технічних можливостей і за умов, якщо це передбачено умовами договору перевалки.

Якщо портовий оператор (оператор термінала) не може відремонтувати тару своїми силами, замовник вирішує питання щодо подальшого транспортування такого вантажу без участі портового оператора (оператора термінала).

12. Портовий оператор (оператор термінала) приймає від перевізника вантажі, що прямують у прямому змішаному сполученні, за передавальними відомостями в порядку, установленому законодавством.

13. Портовий оператор (оператор термінала) оформлює приймання вантажу, що ввозиться на територію України (далі – імпорتنний вантаж), згідно з генеральним актом, актом-повідомленням і тальманськими розписками (відвісами) відповідно до зводу звичаїв морського порту.

14. У разі надходження до морського порту вантажів водним транспортом перевізник цілодобово здійснює видачу вантажу портовому оператору (оператору термінала), якщо інше не встановлено зводом звичаїв морського порту. Перевізник повинен подавати портовому оператору (оператору термінала) усі зауваження щодо стану та кількості вантажу, який вивантажується, протягом зміни, під час якої розвантажувався вантаж, і ці зауваження підлягають внесенню до тальманських розписок відповідно до зводу звичаїв морського порту.

Портовий оператор (оператор термінала) приймає вантаж від перевізника (судна) в районі дії перевантажувального механізму або суднової апарелі з урахуванням вимог правил охорони праці. У разі наявності розбіжностей у відомостях портового оператора (оператора термінала) і перевізника щодо кількості вантажу вантажні операції можуть бути припинені для перерахування вантажу та складання відповідного акта.

Перерахування вантажу проводиться відповідно до умов договору перевалки. У разі неможливості або недоцільності проведення перерахування вантажу портовий оператор (оператор термінала) і перевізник (замовник) оформлюють спільний акт і документи на вивантаження вантажу із зазначенням фактичної кількості (маси) вантажу.

Якщо перевізник (замовник) не здійснював контролю за вивантаженням вантажу із судна, для оформлення документів на вивантаження вантажу використовуються дані портового оператора (оператора термінала), внесені до тальманських розписок.

15. Якщо кількість імпортного вантажу не відповідає інформації, зазначеній у товаросупровідному документі, або якщо портовий оператор (оператор термінала) виявив під час приймання вантажу від перевізника пошкоджені, із слідами розпакування вантаж та/або вантажні місця, капітан судна або інша уповноважена перевізником особа складають акт-повідомлення відповідно до зводу звичаїв морського порту.

16. Портовий оператор (оператор термінала) оформлює результати приймання вантажу від перевізника генеральним актом, у якому зазначаються кількість місць та маса вантажу, який здало судно і прийняв портовий оператор (оператор термінала).

17. Портовий оператор (оператор термінала) оформлює приймання вантажу, що надійшов до морського порту для вивезення з території України (далі – експортний вантаж), карткою обліку експортного вантажу (приймальний акт), яка підтверджує приймання такого вантажу.

18. У разі надходження експортного вантажу до морського порту на адресу портового оператора (оператора термінала) залізничним транспортом портовий оператор (оператор термінала), якщо це передбачено договором перевалки, здійснює документальне оформлення приймання вантажу, що надійшов залізничним транспортом, та отримує від залізничної станції залізничну накладну і додані до неї товаросупровідні документи на вантаж, а також акти загальної форми на вантаж у разі їх складення на шляху перевезення вантажу.

19. Портовий оператор (оператор термінала) видає замовнику картку обліку експортного вантажу (приймальний акт), а також товаросупровідний документ із доданими до цієї картки документами на вантаж та актами, які портовий

оператор (оператор термінала) та/або перевізник склали відповідно до зводу звичаїв морського порту.

XI. Порядок поводження з вантажами, що надійшли до морського порту, які не прийнято до виконання ВО

1. Портовий оператор (оператор термінала) має право відмовити в прийнятті вантажів, які надійшли до морського порту, у разі:

відсутності узгодженої заявки на завезення вантажів відповідно до вимог пункту 4.1 розділу IV цих Правил;

надходження вантажів у більшій кількості, ніж узгоджена за заявкою на завезення вантажів;

надходження вантажів із порушенням узгоджених строків за заявкою на завезення вантажів;

перевищення норм технологічного накопичення, установлених договором перевалки;

надходження вантажів неузгодженої номенклатури;

надходження вантажів без належних товаросупровідних документів;

надходження вантажів, заборонених до ввезення (вивезення) згідно з вимогами законодавства;

надходження вантажу, навантаженого в транспортний засіб із порушенням правил розміщення та кріплення цього вантажу в транспортному засобі;

неправильної адресації вантажів;

відсутності інформації про вантаж або транспортний засіб, яку необхідно надавати адміністрації морського порту, портовому оператору (оператору термінала), іншому уповноваженому органу відповідно до законодавства;

надходження вантажу, який через свої властивості, стан та/або стан упаковки є непридатним для приймання та/або наражає на небезпеку людей, що беруть участь у його перевантаженні;

в інших випадках, зумовлених неналежним виконанням обов'язків замовника за укладеним договором перевалки.

2. У разі надходження вантажів до морського порту та відмови портового оператора (оператора термінала) від їх прийняття з підстав, зазначених у пункті 1 цього розділу портовий оператор (оператор термінала) протягом двох робочих днів з дати подання товаросупровідних документів повідомляє замовника в письмовій формі щодо причин відмови від прийняття вантажу.

3. Після отримання інформації, зазначеної в пункті 2 цього розділу, замовник повинен розпорядитися вантажем у строк, передбачений договором перевалки.

Витрати, пов'язані з простоєм транспортних засобів та надходженням вантажів, оплачуються відповідно до умов договору перевалки.

XII. Технологічне накопичення вантажів

1. Портовий оператор (оператор термінала) розміщує з метою технологічного накопичення вантажі, прийняті до ВО, на критих складах, складах-навісах і на відкритих складських площах морського порту.

2. Наявність вільних для технологічного накопичення вантажу критих та відкритих складських площ забезпечує портовий оператор (оператор термінала) відповідно до умов договору перевалки.

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.

4. Розміщення штабелів на складі здійснюється з урахуванням забезпечення мінімальних проходів та проїздів.

5. Портовий оператор (оператор термінала) має право визначити окремі склади або секції складів як спеціалізовані для однорідних вантажів за їх властивостями та напрямками перевезення. Портовий оператор (оператор термінала) присвоює складам і внутрішньоскладським секціям номери або назви.

6. Портовий оператор (оператор термінала) забезпечує відповідність складів технічним і санітарним нормам та облаштовує їх справним протипожежним устаткуванням та інвентарем відповідно до вимог законодавства.

7. Під час складування вантажів на складах і відкритих майданчиках портовий оператор (оператор термінала) зобов'язаний дотримуватися:

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.

8. Вимоги до умов складування продовольчих вантажів визначаються чинним законодавством.

9. Портовий оператор (оператор термінала) здійснює розміщення та зберігання вантажів на складах відповідно до затвердженої ТС розміщення вантажів окремо за накладними або коносаментними партіями повагонно або судовими партіями, якщо інше не передбачено законодавством.

Розміщення вантажів здійснюється з урахуванням:

особливостей і властивостей кожного вантажу;
забезпечення збереження вантажу;
можливості перерахування кількості місць;
запобігання роз'єднанню партій вантажу і товаротранспортних та/або товаросупровідних документів.

Сторони можуть передбачити в договорі перевалки особливі умови розміщення або складування вантажів, у тому числі знеособлене технологічне накопичення.

10. Якщо замовник не надав портовому оператору (оператору термінала) інструкцій щодо режиму розміщення вантажу або на вантаж не нанесено маркування, що передбачає спеціальний режим його розміщення на складі, портовий оператор (оператор термінала) має право вибрати спосіб розміщення вантажу з наявних способів його розміщення, включаючи розміщення вантажу на критому складі або на відкритому складському майданчику.

11. Вантажі, строк перебування яких на складі портового оператора (оператора термінала) обмежено вимогами чинного законодавства, можуть перебувати на складі в межах цих строків.

12. У разі закінчення строку перебування вантажів на складі портового оператора (оператора термінала) чи адміністрації морського порту, передбаченого договором перевалки або законодавством, такі вантажі можуть бути реалізовані або знищені в установленому законодавством порядку.

XIII. Облік вантажів

1. Портовий оператор (оператор термінала) надає інформацію про рух вантажів і транспортних засобів на складах у порядку, установленому зводом звичаїв морського порту.

2. Портовий оператор (оператор термінала) веде облік вантажів окремо, з виділенням в обліку експортних, імпорتنих і каботажних вантажів, шляхом відображення відомостей про них у складських та/або облікових документах відповідно до встановленого в портового оператора (оператора термінала) порядку ведення обліку, який повинен відповідати положенням зводу звичаїв морського порту.

3. Портовий оператор (оператор термінала) веде облік вантажів у паперовій формі або за допомогою ІСПС (за наявності).

XIV. Порядок вивезення вантажів із морського порту

1. Замовник забезпечує своєчасне вивезення вантажів із морського порту.

Сторони договору перевалки визначають строк, протягом якого вантаж повинен бути вивезений із морського порту, з огляду на вид і кількість вантажу,

тип транспортних засобів і технічні можливості портового оператора (оператора термінала) щодо виконання ВО, а також з урахуванням вимог законодавства.

Протягом установленого строку замовник оформлює необхідні документи та подає транспортний засіб для вивезення вантажу з морського порту.

2. Замовник забезпечує подання транспортних засобів для вивезення вантажу з морського порту в строк, погоджений із портовим оператором (оператором термінала), якщо інше не передбачено договором перевалки.

3. У разі вивезення вантажу з морського порту водним транспортом морський агент або морський перевізник надає не пізніше ніж за 24 години до подання судна для завантаження адміністрації морського порту та портовому оператору (оператору термінала) інформацію про підхід судна до морського порту, обсяг, формат і порядок передачі якої визначається зводом звичаїв морського порту.

У разі готовності судна до виконання ВО замовник забезпечує його постановку до місця завантаження.

4. У разі вивезення вантажу з морського порту автомобільним транспортом замовник щодоби погоджує з портовим оператором (оператором термінала) графік подання автомобільного транспорту на наступну планову добу з розбивкою по робочих змінах.

У разі вивезення вантажу з морського порту автомобільним транспортом шляхами, що перебувають на балансі (у користуванні) адміністрації морського порту, або шляхами, які є об'єктами портової інфраструктури загального користування державної форми власності, портовий оператор (оператор термінала) погоджує з адміністрацією морського порту графік подання автомобільного транспорту на наступну планову добу з розбивкою по робочих змінах.

Якщо після завантаження автомобільного транспортного засобу, поданого в морському порту для вивезення вантажу за його межі, портовий оператор (оператор термінала) надає послугу зі зважування, платність/безоплатність якої він визначає самостійно, та здійснює визначення вагових параметрів такого завантаженого автомобільного транспортного засобу, портовий оператор (оператор термінала) інформує Державну службу України з безпеки на транспорті в режимі реального часу про вагові параметри такого транспортного засобу із зазначенням його марки та номерного знака, у тому числі причепа в разі наявності, у спосіб, визначений портовим оператором (оператором термінала) самостійно на свій розсуд.

5. У разі вивезення вантажу з морського порту залізничним транспортом замовник, якщо інше не передбачено договором перевалки, забезпечує:

- отримання від залізничного перевізника плану перевезень;
- наявність рухомого складу для вивезення вантажу;
- надання запірно-пломбувальних пристроїв необхідної кількості;

розроблення креслень і схем розміщення та кріплення в рухомому складі нестандартних і негабаритних вантажів, а також надання матеріалів, необхідних для кріплення такого вантажу.

6. Портовий оператор (оператор термінала) повідомляє замовника про необхідність вжиття заходів, спрямованих на забезпечення збереження несвоєчасно вивезеного з морського порту вантажу.

Замовник відшкодовує згідно з договором перевалки портовому оператору (оператору термінала) в повному обсязі вартість його послуг, пов'язаних із здійсненням додаткових заходів щодо несвоєчасно вивезеного вантажу з метою забезпечення його збереження, та витрати портового оператора (оператора термінала), пов'язані з переміщенням вантажу, не вивезеного в установлений строк із морського порту, з метою вивільнення оперативних складських площ портового оператора (оператора термінала), зайнятих цим вантажем.

7. У разі накладення відповідним органом державного нагляду і контролю заборони на вивезення вантажу з морського порту замовник оплачує портовому оператору (оператору термінала) вартість зберігання цього вантажу на його складі за весь період зберігання.

XV. Здавання (видача) вантажів

1. Портовий оператор (оператор термінала) здійснює здавання (видачу) вантажу на підставі наряду (на автомобільний та/або залізничний транспорт) або доручення (на водний транспорт) (далі – документи про здавання (видачу) вантажу).

2. Після отримання від замовника документа про здавання (видачу) вантажу портовий оператор (оператор термінала) здійснює заходи щодо навантаження (вивантаження) вантажу на (з) транспортний (транспортного) засіб (засобу).

3. Портовий оператор (оператор термінала) здає (видає) вантажі перевізнику за маркуванням, кількістю місць і вагою (обсягом), за якими він прийняв вантаж від перевізника, з перевіркою маркування вантажу.

У разі невідповідності фактичних даних інформації, зазначеній у документах, за якими вантаж приймався на склад, портовий оператор (оператор термінала) здає вантаж перевізнику за фактичними кількістю та масою з додаванням документів, що підтверджують виявлені розбіжності (за наявності). Спори, пов'язані з розбіжностями щодо кількості та маси вантажу, вирішуються між портовим оператором (оператором термінала) та замовником у порядку, передбаченому договором перевалки, та відповідно до законодавства.

4. Портовий оператор (оператор термінала) здає перевізнику вантаж, сформований у транспортні пакети, шляхом перерахування пакетів без перевірки кількості місць у пакетах та їх маси.

5. Портовий оператор (оператор термінала) здає перевізнику або особі, уповноваженій на отримання вантажу:

вантаж, завантажений у контейнер, за зовнішнім оглядом контейнера, з перевіркою його номера, цілісності запірно-пломбувальних пристроїв, чіткості контрольних знаків на запірно-пломбувальних пристроях, їх відповідності інформації, зазначеній у товаросупровідних документах, справності технічного стану контейнера;

навалювальні та наливні вантажі за масою, зазначеною в товаросупровідних документах, або з перевіркою маси цих вантажів згідно з правилами, установленими на відповідних видах транспорту, якщо інше не передбачено договором перевалки.

6. У разі потреби та за домовленістю портовий оператор (оператор термінала) і перевізник або особа, уповноважена на отримання вантажу, здійснюють визначення кількості та ваги вантажу. Замовник може не залучатися до виконання цих робіт.

У разі наявності розбіжностей щодо кількості та маси вантажу, зазначених у товаросупровідних документах і визначених за результатами перевірки, портовий оператор (оператор термінала), замовник (у разі його залучення), перевізник або особа, уповноважена на отримання вантажу, складають акт, що підтверджує різницю в масі вантажу.

7. Портовий оператор (оператор термінала) здає устаткування, машини, механізми та інші нестандартні вантажі перевізнику за зовнішнім оглядом без перевірки комплектації, якщо інше не передбачено договором перевалки.

8. Портовий оператор (оператор термінала) здає вантаж перевізнику шляхом оформлення тальманських розписок (відвісів).

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 тальманських розписках (відвісах).

Портовий оператор (оператор термінала) здає (видає) вантаж перевізнику (судну) у районі дії перевантажувального механізму або суднової апарелі з урахуванням вимог правил охорони праці.

У разі наявності розбіжностей щодо кількості та маси вантажу, зазначених у товаросупровідних документах і визначених за результатами перевірки, вантажні операції можуть бути припинені на вимогу однієї зі сторін для перерахування вантажу і складання відповідного акта.

Якщо перевізник (замовник) не здійснював контролю за навантаженням вантажу на судно, то з метою оформлення документів на навантажений вантаж

використовуються дані портового оператора (оператора термінала), зафіксовані в тальманських розписках (відвісах).

10. Усі претензії щодо стану та кількості вантажу, який відвантажується перевізнику, пред'являються портовому оператору (оператору термінала) до завершення оформлення товаротransпортних документів, що підтверджують приймання вантажу перевізником або уповноваженою особою.

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).

12. Портовий оператор (оператор термінала) пломбує завантажені транспортні засоби за рахунок замовника запірно-пломбувальними пристроями, які надав замовник, відповідно до правил перевезень вантажів на відповідних видах транспорту, за винятком випадків, коли правилами перевезень вантажів на відповідних видах транспорту або договором перевалки не передбачено пломбування.

13. За заявкою замовника згідно з договором перевалки портовий оператор (оператор термінала) може оформлювати на підставі документа про здавання (видачу) вантажу і тальманської розписки (відвісу) товаротransпортні документи на відвантаження вантажів.

Замовник зобов'язаний надати не пізніше ніж за 24 години до прибуття судна до морського порту адміністрації морського порту та портовому оператору (оператору термінала) інформацію, що містить усі необхідні відомості для оформлення товаротransпортних документів та планування відповідних робіт щодо вантажів, які підлягають виконанню ВО за прямим варіантом.

14. Портовий оператор (оператор термінала) зобов'язаний видати вантаж одержувачу/перевізнику на підставі документа про здавання (видачу) вантажу.

15. Після завантаження транспортного засобу замовник зобов'язаний надати портовому оператору (оператору термінала) товаротransпортний документ (належним чином завірену копію), який підтверджує, що перевізник прийняв вантаж до перевезення.

16. Здавання (видача) вантажів між портовими операторами (операторами терміналів) здійснюється за приймально-здавальними актами, що складаються відповідно до зводу звичаїв морського порту.

XVI. Надання послуг з обслуговування суден

1. Суб'єкти господарювання надають послуги з обслуговування суден та інші послуги в морських портах України та на підходах до них на підставі

укладених договорів відповідно до чинного законодавства та з урахуванням вимог міжнародних договорів України.

2. Під час надання послуг з обслуговування суден та інших послуг у морських портах України та на підходах до них суб'єкти господарювання повинні:

1) здійснювати свою діяльність відповідно до зводу звичаїв порту, обов'язкових постанов по порту, правил, чинних у порту на дату надання цих послуг, та умов договорів;

2) надавати судновласнику або його представнику в морському порту (морському агенту) інформацію про заплановану постановку та обробку суден, оперативну інформацію, пов'язану з перебуванням судна в порту (для виконання ВО або постачання);

3) приймати інформацію від судновласника або його представника в морському порту (морського агента) про час підходу судна і ступінь готовності його до обробки;

4) своєчасно надавати судновласнику або його представнику в морському порту (морському агенту) рахунки/квитанції про оплату портових зборів та наданих у порту послуг;

5) забезпечити проведення з найманими працівниками інструктажів з техніки безпеки, дотримання норм і правил охорони праці під час їх перебування на території морського порту;

6) виконувати вимоги чинного законодавства та міжнародних договорів України в галузі міжнародних перевезень щодо перевезень пасажирів і вантажів морським транспортом.

XVII. Вимоги до навантаження і розвантаження навалювальних вантажів

1. Суховантажні судна, що заходять до морських портів 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 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.

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 метacentричної 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 лляльних воді грати 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.

9. До початку і під час здійснення операцій з навантаження чи розвантаження вантажів представник портового оператора зобов'язаний:

надати капітану судна контактні дані та порядок зв'язку з персоналом портового оператора чи представником вантажовідправника (експедитора), який відповідатиме за операцію з навантаження чи розвантаження і з яким контактуватиме капітан судна;

ужити всіх застережних заходів для уникнення пошкоджень судна завантажувальним чи розвантажувальним обладнанням та інформувати капітана судна про будь-які пошкодження;

забезпечити вертикальну рівновагу судна або зберігати кут крену якомога меншим, якщо крен необхідний з експлуатаційних причин;

забезпечити максимальну відповідність розвантаження з лівого борту розвантаженню з правого борту під час розвантаження з одного і того самого трюму, щоб уникнути деформації судна;

у разі навантаження вантажу з високою щільністю або якщо грейфер навантажувача за один раз захоплює велику кількість вантажу, попередити капітана судна про те, що судно може зазнавати значного локалізованого навантаження на конструкцію, поки настил другого дна не буде повністю вкритий вантажем, особливо якщо дозволено вільне падіння вантажу з висоти;

забезпечити взаємодію з капітаном судна на всіх етапах щодо виконання операцій з навантаження чи розвантаження, а також інформування капітана судна про будь-які зміни погодженої швидкості завантажування і про завершення кожного етапу вразі виконання порційного завантаження;

здійснювати реєстрацію ваги та розміщення завантаженого чи розвантаженого вантажу, а також контроль за відповідністю ваги вантажу в трюмах вазі, вказаній у погодженому плані навантаження чи розвантаження;

пересвідчитися, що кількості вантажу, необхідної для потрібної осадки та правильного розміщення вантажу на судні на момент відправлення, достатньо для розвантаження всього вантажу із системи транспортерів морського термінала та спорожнення їх після завершення навантаження, для цього представник портового оператора повинен повідомити капітана судна про номінальну тоннажність системи транспортерів морського термінала і про всі вимоги до очищення системи транспортерів після закінчення завантажування;

під час розвантаження повідомляти капітана судна про наміри збільшити чи зменшити кількість використовуваних розвантажувальних пристроїв і про закінчення розвантаження для кожного вантажного приміщення;

пересвідчитися, що на борту чи поблизу судна не виконуються жодні вогнебезпечні роботи, поки судно залишається біля причалу, за винятком випадків, коли роботи виконуються з дозволу капітана судна та відповідно до вимог пункту 1 розділу VII Правил пожежної безпеки в Україні.

10. Капітан судна несе відповідальність за безпеку навантаження і розвантаження суховантажного судна, що перебуває під його керівництвом. Капітан судна не пізніше ніж за 24 години до розрахованого часу прибуття судна має надати портовому оператору інформацію, зазначену в пункті 33 цього розділу.

11. Перед навантаженням будь-якого навалювального вантажу капітан судна повинен пересвідчитися, що він отримав інформацію про вантаж, яка вимагається Регламентом VI/2.2 Конвенції СОЛАС, а також у разі потреби декларацію про щільність навалювального вантажу.

12. Під час навантаження і розвантаження навалювальних вантажів необхідно стежити за тим, щоб навалювальні вантажі були правильно розподілені по судну для забезпечення належної остійності та запобігання виникненню надмірної напруги в конструкції корпусу.

13. Капітан судна має вжити заходів щодо запобігання потраплянню пилу на рухомі частини палубних механізмів і на розташоване поза судновими приміщеннями навігаційне обладнання.

14. Під час виконання ВО системи вентиляції судна повинні бути вимкнені або забезпечені фільтрами, а системи кондиціонування повітря, у разі їх наявності, повинні працювати в режимі рециркуляції повітря, щоб звести до мінімуму потрапляння пилу до житлових або інших внутрішніх суднових приміщень.

15. Перед початком і під час виконання ВО капітан судна повинен забезпечити:

призначення особи, яка здійснюватиме контроль за зливанням чи забором баластної води під час вантажних операцій;

контроль протягом усього процесу завантаження або розвантаження за рівномірним розподіленням вантажу та баластної води на борту для уникнення перенапруження конструктивних елементів судна;

утримання судна у вертикальному положенні або з якомога меншим креном; надійне пришвартування судна з урахуванням місцевих погодних умов та прогнозу погоди;

наявність на судні достатньої кількості офіцерів і членів екіпажу для регулювання швартовних робіт або виконання обов'язків у звичайних умовах та аварійних ситуаціях з урахуванням потреб екіпажу у відпочинку;

інформування представника портового оператора щодо вимог до узгодженості між дебаластуванням чи баластуванням і швидкістю навантажування чи розвантажування вантажу на судні, а також про будь-яке відхилення від плану дебаластування чи баластування або про інші фактори, які можуть негативно вплинути на навантаження чи розвантаження вантажу;

зливання баластної води зі швидкістю, яка відповідає погодженому плану виконання вантажних робіт і не спричиняє затоплення причалу та сусідніх суден;

домовленість із представником портового оператора щодо дій на випадок дощу чи іншої зміни погоди;

дію заборони на виконання на борту судна чи поблизу судна будь-яких робіт з вогнем під час його стоянки біля причалу, за винятком тих, які виконуються з дозволу представника портового оператора та відповідно до пункту 1 розділу VII Правил пожежної безпеки в Україні;

ретельний нагляд за виконанням вантажних робіт і станом судна під час заключного етапу завантаження чи розвантаження;

негайне інформування представника портового оператора у випадках, коли процес завантаження або розвантаження спричинив ушкодження судна, призвів або може призвести до виникнення загрозової ситуації;

інформування представника портового оператора про час виникнення необхідності починати заключний перерозподіл навантаження, для того щоб відвести вантажний конвеєр;

нагляд за рівномірним розвантаженням судна;

вжиття заходів безпеки перед наданням дозволу на будь-які вогнебезпечні роботи поруч із трюмами під час їх баластування.

16. Морські термінали, що приймають суховантажні судна для навантаження і розвантаження навалювальних вантажів, повинні мати безпечний(-і) причал(-и), глибина уздовж якого(-их) є достатньою для приймання суден із максимальною осадкою, обладнаний(-і) швартовним обладнанням і відбійниками, та розташований на причалі навантажувальний або розвантажувальний пристрій.

17. Завантажувальне і розвантажувальне устаткування морського терміналу повинно бути сертифіковане в установленому порядку і зберігатися в робочому стані згідно з відповідними правилами і стандартами. Управління завантажувальним і розвантажувальним устаткуванням морського терміналу може здійснювати тільки кваліфікований персонал, який у разі потреби повинен мати відповідні сертифікати.

18. Персонал портового оператора має пройти підготовку з усіх питань здійснення безпечного 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.

19. Персонал портового оператора, що залучається до виконання операцій з навантаження і розвантаження, повинен бути забезпечений захисним обладнанням і користуватися засобами індивідуального захисту, а також мати час для відпочинку, достатній для того, щоб уникнути нещасних випадків, спричинених втомою.

20. Портовий оператор має призначити представника портового оператора, який відповідатиме за виконання функцій, передбачених пунктами 22– 28 цього розділу.

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

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 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 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 терміналу (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.

23. Представник портового оператора має пересвідчитися, щоб капітану судна було якомога раніше надано інформацію, передбачену формою декларації про вантаж.

24. Перед початком та під час виконання вантажних робіт представник портового оператора повинен:

повідомити капітану судна контактні дані та порядок зв'язку з персоналом портового оператора, який нестиме відповідальність за виконання вантажних робіт;

повідомити капітана судна і службу капітана морського порту про видимі недоліки, помічені на борту суховантажного судна, які можуть створити загрозу безпеці виконання операцій із навантаження або розвантаження твердих насипних вантажів;

ужити всіх запобіжних заходів, для того щоб уникнути заподіяння ушкоджень судну вантажним обладнанням, а також повідомити капітана судна про заподіяні ушкодження;

забезпечити, щоб під час розвантажування з трюму розвантаження з лівого борту максимально відповідало розвантаженню з правого борту з метою запобігання деформації конструкції судна;

вести записи про вагу і розподіл завантаженого або розвантаженого вантажу та забезпечувати, щоб вага вантажу в трюмах не відхилялася від ваги, погодженої планом виконання вантажних робіт;

під час навантаження або розвантаження забезпечувати перерозподіл вантажу згідно з вимогами капітана судна;

забезпечити перевантаження всього вантажу з вантажного конвеєра морського терміналу. Представник портового оператора повідомляє капітана судна про номінальний тоннаж вантажу, що перебуває на вантажному конвеєрі, і про всі вимоги, які висуваються до очищення конвеєра після закінчення вантажних робіт;

під час виконання операцій з розвантаження попереджати капітана судна про наміри збільшити або зменшити кількість одиниць вантажного обладнання і про те, коли операція з розвантаження на кожній із вантажних одиниць вважатиметься закінченою;

забезпечити відсутність будь-яких робіт з вогнем поблизу судна під час його стоянки вздовж причалу, за винятком тих, які виконуються з дозволу капітана судна та згідно з пунктом 1 розділу VII Правил пожежної безпеки в Україні.

25. Перед завантаженням або розвантаженням навалювальних вантажів капітан судна повинен згідно з положеннями Регламенту VI/7.3 Конвенції СОЛАС погодити з представником портового оператора план виконання вантажних робіт. План виконання вантажних робіт повинен складатися за формою або містити інформацію, зазначену в додатку 6 до цих Правил. Капітан судна і представник портового оператора погоджують план шляхом його підписання.

У разі внесення до плану виконання вантажних робіт будь-яких змін, які сторони вважають важливими для безпеки судна або екіпажу, обидві сторони повинні погодити ці зміни. План виконання вантажних робіт викладається в новій редакції з урахуванням погоджених змін.

Погоджений план виконання вантажних робіт і всі подальші погоджені зміни до нього повинні зберігатися на судні та в морському терміналі протягом 6 місяців.

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.

27. Представник портового оператора відповідає за навантаження чи розвантаження навалювального вантажу, дотримання порядку завантаження трюмів, за кількість завантаженого або розвантаженого вантажу та швидкість його завантаження чи розвантаження, які вказані у плані виконання вантажних робіт. Представник портового оператора не має права відхилятися від погодженого плану вантажних робіт без проведення попередніх консультацій із капітаном судна і отримання взаємної письмової згоди.

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 розвантажено.

29. Вантажовідправник повинен надати капітану судна необхідну інформацію про вантаж за період часу до початку навантаження, достатній для підготовки до вжиття заходів щодо забезпечення в разі потреби належного розміщення та безпечного перевезення вантажу. Достовірність такої інформації повинна бути підтверджена письмово або за допомогою електронного документообігу, а також відповідними вантажними документами в паперовій чи електронній формі, що надаються до початку навантаження вантажу на судно.

30. Інформація про вантаж, зазначена в пункті 29 цього розділу, повинна містити відомості про:

ТННВ (за наявності) (крім ТННВ можуть використовуватися його аналоги);
групу вантажу;

клас ІМО, якщо він застосовується для вантажу;
 номер згідно з Переліком небезпечних вантажів за номерами ООН (спочатку букви ООН, а потім відповідний номер), якщо він застосовується для вантажу;
 загальну кількість наданого до перевезення вантажу;
 питомий навантажувальний об'єм;
 необхідність штивки та порядок штивки залежно від обставин;
 імовірність зсуву (зазначити кут природного укосу, якщо така характеристика застосовується);
 додаткову інформацію у вигляді свідоцтва про вміст вологи у вантажі та його транспортабельну межу вологості (для концентрату чи іншого вантажу, схильного до розрідження);
 імовірність насичення водою нижніх шарів штабеля;
 токсичні, а також легкозаймисті гази, які може виділяти вантаж, якщо це застосовується;
 займистість, токсичність, корозійна активність і здатність вантажу поглинати кисень з атмосфери, якщо це застосовується;
 схильність вантажу до самозігрівання;
 здатність виділяти займисті гази в разі контакту з водою, якщо це застосовується;
 радіоактивні властивості вантажу, якщо це застосовується;
 будь-які інші відомості на вимогу капітана судна.

31. Інформація, яку надає вантажовідправник, повинна супроводжуватися декларацією про вантаж, приклад якої наведено в додатку 8 до цих Правил. У разі потреби декларація про вантаж може бути складена в довільній формі. Додатково до паперової документації може використовуватися електронний обмін даними.

32. Перед навантаженням будь-якого навалювального вантажу капітан судна повинен переконатися в тому, що він одержав інформацію про вантаж, яка вимагається Регламентом VI/2.2 Конвенції СОЛАС, а також у разі потреби декларацію про щільність навалювального вантажу.

33. Капітан судна надає портовому оператору таку інформацію:

- розрахунковий час прибуття до порту (така інформація може коригуватися в разі потреби);
- назва судна, позивні, номер реєстрації в ІМО, прапор, порт реєстрації;
- габаритна довжина та ширина судна, довжина вантажної зони від переднього комінгса носового люка до заднього комінгса кормового люка, до яких завантажуватимуть чи з яких розвантажуватимуть вантаж;
- план завантаження чи розвантаження із зазначенням кількості вантажу, розміщення по трюмах, порядку завантаження чи розвантаження та кількості вантажу для завантаження на кожному етапі в разі порційного завантаження чи для кожного етапу розвантаження;
- графік прибуття та запланованого вибуття;

час, потрібний для завантаження або розвантаження баласту;
відстань від ватерлінії до першого люка, через який буде здійснюватися завантаження або розвантаження, і відстань від борту судна до отвору люка;
місце розташування забортного трапа судна;
характеристики та потужність вантажного обладнання судна в разі його наявності;
кількість і тип швартовних канатів;
особливі вимоги (за наявності);
інформацію щодо необхідного ремонту судна, який може затримати стоянку, початок вантажних робіт або може спричинити затримку виходу судна після закінчення вантажних робіт;
будь-яку іншу інформацію щодо судна на запит портового оператора.
Після впровадження в морському порту відповідного модуля ІСПС обмін інформацією здійснюється через таку систему.

34. У всіх документах, що стосуються перевезення морем небезпечних вантажів навалом, повинно зазначатися транспортне найменування відповідного навалювального вантажу (використання тільки торгових найменувань не допускається).

35. Кожне судно, що перевозить небезпечні вантажі навалом, повинно мати маніфест небезпечних вантажів, складений за формою IMO FAL form 7, установленюю додатком до Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства, або повинно надати ІСПС до відправлення з порту завантаження інформацію в електронній формі про порт призначення чи розташування якірної стоянки(якщо на час відправлення такої інформації немає, її надають одразу після отримання).

36. Небезпечні вантажі, що перевозяться навалом, повинні бути завантажені та розміщені з урахуванням вимог безпеки, а також їх характеристик і властивостей. Несумісні вантажі підлягають відокремленню один від одного.

37. У разі перевезення навалом небезпечних вантажів, схильних до самонагрівання або самозаймання, має бути вжито відповідних запобіжних заходів для уникнення ризику виникнення пожежі.

38. Небезпечні вантажі, що перевозяться навалом, які виділяють небезпечні гази, пари, повинні розміщуватися в добре вентильованому приміщенні.

39. Під час навантаження, перевезення та розвантаження навалювальних вантажів слід дотримуватися заходів безпеки.

40. Надання в разі потреби медичної допомоги на судні, що перевозить навалювальний вантаж, здійснюється відповідно до Керівництва ІМО з надання першої медичної допомоги під час нещасних випадків, пов'язаних з

небезпечними вантажами, з поправками (Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods (MFAG)), as amended).

41. У разі виконання операцій із навалювальними вантажами, що мають схильність до окислення, можуть виділяти отруйні та токсичні гази, самонагріватися або в разі зволоження становлять небезпеку через корозію для шкіри, очей, слизової, а також суднових конструкцій, до початку навантаження і після закінчення розвантаження здійснюються такі спеціальні запобіжні заходи:

відправник, представник портового оператора або експедитор повинні поінформувати капітана судна до початку навантаження щодо можливості хімічної небезпеки;

капітан судна має бути попереджений про те, що у вантажних і суміжних із ними приміщеннях може утворюватися атмосфера зі зниженим вмістом кисню або атмосфера може містити отруйні чи задушливі гази;

перед входом персоналу до закритих приміщень проводиться належна вентиляція і циркуляція повітря у вільному просторі над поверхнею вантажу. Вхід персоналу до закритих приміщень дозволяється тільки після того, як буде встановлено, що вміст кисню в повітрі приміщення перебуває на нормальному рівні та немає отруйного газу.

42. У разі перевезення навалювального вантажу, схильного до виділення токсичного газу або газу, що може займатися чи сприяти зниженню вмісту кисню в повітрі вантажного приміщення, слід забезпечити судно відповідним обладнанням для визначення концентрації газу або кисню в повітрі вантажного приміщення. При цьому слід враховувати, що газоаналізатор для займистих газів придатний тільки для визначення вибухонебезпечних газових сумішей.

43. У разі аварії вхід до вантажного приміщення дозволяється тільки персоналу, який пройшов відповідну підготовку, в автономних дихальних апаратах і захисному одязі, якщо є потреба його носіння. Вхід персоналу здійснюється тільки під наглядом відповідальної особи з числа командного складу.

44. Особи, які зазнають впливу пилу деяких речовин, що перевозяться навалом, повинні дотримуватися правил особистої гігієни з метою зведення до мінімуму небезпеки довготривалого характеру, спричиненої впливом такого пилу. Запобіжні заходи повинні включати не тільки використання в необхідних випадках відповідного захисного одягу та запобіжних мазей, але й належне миття і прання верхнього одягу.

45. З метою зведення до мінімуму небезпеки вибуху внаслідок запилювання деяких вантажів під час навантаження, розвантаження та зачищення необхідно забезпечити достатню вентиляцію для запобігання утворенню запиленої атмосфери або змочування поверхні водою замість підмітання.

46. У разі виникнення небезпечної ситуації внаслідок виділення деякими вантажами займистих газів у кількості, достатній для виникнення небезпеки вибуху та пожежі, має бути забезпечено безперервну ефективну вентиляцію вантажних і прилеглих до них приміщень, а також контроль за станом повітря в цих приміщеннях за допомогою індикаторів горючого газу. При цьому слід враховувати, що прилади для вимірювання вмісту горючого газу здебільшого є не придатними для контролю вмісту в повітрі отруйних газів.

47. Під час перевезення вантажів, які можуть виділяти токсичні гази, вантажні приміщення повинні бути забезпечені механічною або природною вентиляцією, якщо не передбачено спеціальних заходів вентиляції. У разі перевезення вантажів, які можуть виділяти займисті гази, вантажні приміщення повинні бути забезпечені механічною вентиляцією.

48. Якщо відповідно до індивідуальної картки для конкретного вантажу, наведеної в додатку 9 до цих Правил, або інформації про вантаж, яку надав вантажовідправник, вантаж потребує безперервної вентиляції приміщення, то така вентиляція має здійснюватися протягом усього періоду перебування вантажу на борту судна, крім випадків, коли така вентиляція становитиме небезпеку для судна.

49. Трюми, призначені для перевезення вантажів, які потребують безперервної вентиляції, повинні бути забезпечені вентиляційними отворами відповідно до вимог Міжнародної конвенції про вантажну марку 1966 року, з поправками, щодо отворів, не обладнаних засобами закриття.

50. Вентиляція повинна підтримуватися таким чином, щоб жодні небезпечні гази, пари або пил, що виділяються у вантажному приміщенні, не могли потрапити до житлових або інших внутрішніх приміщень судна в небезпечних концентраціях. При цьому має здійснюватися контроль за тим, щоб небезпечні гази або пил, що виділяються у вантажному приміщенні, не потрапляли до огорожених робочих зон. Для захисту персоналу в цих робочих зонах вживаються відповідні заходи.

51. Якщо вантаж має схильність до самонагрівання, застосовується тільки поверхнева вентиляція, при цьому потік повітря в жодному разі не повинен спрямовуватися безпосередньо в товщу штабеля.

52. Вантажам, щодо яких надаються послуги в морських портах України згідно з цими Правилами, має бути присвоєно відповідні ТННВ. У транспортній документації на навалювальний вантаж, що перевозиться морем, повинно бути вказано відповідне ТННВ згідно з цими Правилами. Якщо вантаж належить до небезпечних вантажів, ТННВ доповнюється номером відповідно до Переліку небезпечних вантажів за номерами ООН.

53. На вантажах та відходах, призначених для захоронення або для обробки перед захороненням, має бути зазначено «ВІДХОДИ».

54. Визначення належності навалювальних вантажів до певного класу в разі потреби здійснюється шляхом проведення випробувань, передбачених частиною III Керівництва ООН з випробувань і критеріїв. Схильність вантажу до прояву тих чи інших властивостей у разі потреби встановлюється в процесі випробувань, схвалених відповідним органом країни походження. Методи проведення лабораторних випробувань, устаткування і норми, що повинні при цьому застосовуватися, наведено в додатку 10 до цих Правил.

55. Для отримання інформації, зазначеної в пункті 29 цього розділу, вантажовідправник повинен забезпечити відбір проб і випробування вантажу, якщо інше не передбачено договором перевезення. У такому разі вантажовідправник повинен надати капітану судна відповідне свідоцтво про проведення випробувань.

56. У разі перевезення концентрату або іншого вантажу, схильного до розрідження, вантажовідправник повинен надати капітану судна підписані свідоцтво про ТМВ, а також свідоцтво або декларацію про вміст вологи, якщо інше не передбачено договором перевезення. У свідоцтві про ТМВ повинен міститися або до нього додаватися результат випробувань щодо визначення ТМВ.

57. Якщо концентрат або інший вантаж, схильний до розрідження, повинен завантажуватися в понад одне вантажне приміщення судна, то у свідоцтві або декларації про вміст вологи має бути зазначено вміст вологи в кожному типі дрібнозернистої речовини, що завантажена в кожне вантажне приміщення. Незважаючи на цю вимогу, якщо відбір проб, виконаний відповідно до міжнародних або національних прийнятих процедур, показує, що вміст вологи є однаковим у всій партії вантажу, то в цьому випадку допускається видача одного свідоцтва або декларації із зазначенням середньої величини вмісту вологи для всіх вантажних приміщень.

58. Усі дослідження фізичних властивостей речовини проводяться на пробах, відібраних перед навантаженням.

59. Відбір проб здійснюють особи, які пройшли відповідну підготовку з методів відбору проб і працюють під наглядом особи, яка поінформована про властивості вантажу.

60. У разі можливості перед відбором проб проводиться огляд вантажу, призначеного для навантаження на судно. Відбір та аналіз проб будь-якої значної частини речовини, яка має вигляд забрудненої або значно відрізняється за своїми характеристиками чи вмістом вологи від основної маси вантажу, повинні здійснюватися окремо. Залежно від результатів цих випробувань може бути

прийнято рішення не брати до навантаження частини речовини, непридатні для перевезення.

61. Зразки вантажу відбираються за методиками (якщо інше не передбачено договором), що враховують такі фактори:

тип матеріалу (вантажу);

гранулометричний склад;

склад матеріалу і його мінливість; .

спосіб складування в штабелях, залізничних вагонах або інших ємностях і подання або навантаження транспортерами, навантажувальними рукавами, грейферами тощо;

хімічні небезпеки (токсичність, корозійність тощо), якщо такі є;

характеристики, що підлягають визначенню: вміст вологи, вологість розрідження, питомий навантажувальний об'єм, кут природного укосу тощо;

зміни в розподілі вологи в партії вантажу, які можуть виникнути внаслідок погодних умов, природного стоку вологи, наприклад, до основи штабеля або ємності чи інших видів міграції вологи;

зміни, які можуть виникнути в результаті заморожування матеріалу.

62. Відбір проб слід здійснювати надзвичайно обережно, щоб не допустити зміни якості та характеристик речовини. Проби підлягають негайному поміщенню у відповідні герметичні ємності та маркуванню.

63. Відбір проб дозволяється здійснювати за міжнародними вимогами або згідно з цими Правилами.

64. Відбір проб і проведення випробування щодо визначення вмісту вологи вантажу здійснюються протягом не більше ніж 7 днів до дати навантаження, якщо не забезпечено захисту вантажу, що перешкоджає зміні його вмісту вологи. За наявності підстав вважати, що в період між проведенням випробувань і навантаженням властивості вантажу могли змінитися, проводяться контрольні випробування.

65. Визначення допустимої вологості замороженого вантажу проводиться після повного відтавання проб.

66. Проби концентрату в штабелях, що відбираються, повинні мати прийнятну однорідну структуру, якщо це можливо під час відбору проб у штабелях. Для відбирання проб складається план штабеля, який розбивається на ділянки приблизно по 125, 250 або 500 тонн кожна залежно від кількості концентрату, що перевозився. За допомогою такого плану особа, що відбирає проби, зможе визначити необхідну кількість проб і місцезнаходження точок, з яких слід відбирати кожную пробу. Відбір кожної проби проводиться на глибині близько 50 сантиметрів від поверхні позначеної ділянки.

67. Необхідна кількість проб і вага зразків визначаються за такою шкалою:
для партій вантажу вагою менше ніж 15 000 тонн: одна проба вагою 200 грамів повинна бути відібрана для кожних 125 тонн, призначених для перевезення;

для партій вантажу вагою від 15 000 до 60 000 тонн: одна проба вагою 200 грамів повинна бути відібрана для кожних 250 тонн, призначених для перевезення;

для партій вантажу вагою понад 60 000 тонн: одна проба вагою 200 грамів повинна бути відібрана для кожних 500 тонн, призначених для перевезення.

68. Проби, відібрані для визначення вмісту вологи вантажу, підлягають негайному поміщенню в герметичні контейнери (пластикові мішки, банки тощо) і відправленню в лабораторію на аналіз.

69. Відбір проб здійснюється в такому порядку:

установлення партії вантажу, призначеної для відбору проб;
визначення необхідної кількості проб і представницьких зразків.

70. Для запобігання проникненню повітря в штабель, що може призвести до самонагрівання вантажу, штивку вантажу здійснюють до прийнятного рівня.

71. Для запобігання ковзанню навалювального вантажу вантажні приміщення мають заповнюватися до максимально можливого рівня, але не допускаючи виникнення надмірно великих навантажень на конструкції дна судна або твіндек. При цьому береться до уваги кількість навалювального вантажу в кожному вантажному приміщенні та його схильність до зсуву, а також поздовжні сили, що виникають у конструкції корпусу. Вантаж розподіляється на якомога більшій площі, аж до меж вантажного приміщення.

72. Капітан судна має право вимагати розштовування вантажу до потрібного рівня в разі виникнення сумнівів щодо можливості забезпечення належної остійності судна (відповідно до наявної в нього інформації) з урахуванням характеристик судна та особливостей майбутнього рейсу.

73. Якщо навалювальний вантаж завантажується тільки до нижніх вантажних приміщень, його штивка здійснюється так, щоб тиск вантажу на конструкції дна судна розподілявся рівномірно.

74. У разі перевезення навалювальних вантажів у твіндеках твіндекові люки повинні бути закриті, якщо відповідно до інформації про завантаження рівень тиску на конструкції дна судна з відкритими люками є неприпустимим. Штивка вантажу здійснюється так, щоб він або займав весь простір трюму від борта до борту, або був розділений додатковими поздовжніми перегородками достатньої міцності. Вантажомісткість твіндеків повинна забезпечувати запобігання перенапруженню конструкції палуби.

75. Штивка вологих і деяких сухих навалювальних вантажів, які мають зчеплення, повинна здійснюватися з урахуванням загальних запобіжних заходів.

76. Штивка навалювальних вантажів, які не мають зчеплення, повинна здійснюватися з урахуванням кута природного укусу. При цьому навалювальні вантажі можуть бути віднесені до категорії вантажів, що мають або не мають зчеплення. Враховуючи те, що кут природного укусу є показником стійкості навалювальних вантажів, величина кута природного укусу таких вантажів повинна вказувати, якими вимогами цього розділу необхідно керуватися під час здійснення штивки.

77. Насипна маса навалювального вантажу, який не має зчеплення, з кутом природного укусу 30° або менше повинна враховуватися під час визначення розмірів матеріалу та кріпильних пристроїв для поздовжніх перегородок і перегородок у вигородках, а також під час визначення впливу вільної поверхні вантажу на остійність.

78. Штивка навалювальних вантажів, які не мають зчеплення, з кутом природного укусу від 30° до 35° включно повинна здійснюватися у випадку, коли нерівність поверхні вантажу (відстань по вертикалі між найвищим і найнижчим рівнями поверхні вантажу) на $1/10$ ширини судна становить 1,5 м.

79. Штивка навалювальних вантажів, які не мають зчеплення, з кутом природного укусу 35° і більше повинна здійснюватися у випадку, коли нерівність поверхні вантажу (відстань по вертикалі між найвищим і найнижчим рівнями поверхні вантажу) на $1/10$ ширини судна становить 2 м.

80. Кут природного укусу речовин, які перевозяться навалом і не мають зчеплення, визначається методом, який схвалив відповідний орган, згідно з пунктом 54 цього розділу.

81. Для визначення кута природного укусу речовин, що перевозяться навалом і не мають зчеплення, застосовуються такі методи:

метод похилого столу. Цей метод лабораторних випробувань застосовується для визначення кута природного укусу гранульованих речовин, що не мають зчеплення, розмір гранул яких не перевищує 10 мм. Детальний опис обладнання та порядку випробування наведено в пункті 2.1 додатка 10 до цих Правил;

судновий метод. Альтернативний метод визначення приблизного значення кута природного укусу, якщо немає похилого столу, опис якого надано в пункті 2.2 додатка 10 до цих Правил.

82. Концентрати або інші вантажі, схильні до розрідження, приймаються до навантаження за умови, якщо їх фактичний вміст вологи становитиме менше ніж ТМВ. Такі вантажі можуть бути завантажені на спеціально сконструйовані або

спеціально обладнані судна, навіть якщо їх вміст вологи перевищуватиме ТМВ. Під час рейсу з перевезення таких навалювальних вантажів повинні вживатися заходи щодо запобігання потраплянню рідин до вантажного приміщення з цими вантажами.

83. Капітани суден повинні бути попереджені про небезпеку, пов'язану з використанням води для охолодження вантажів, схильних до розрідження, під час перебування судна в морі. Потрапляння води до такого вантажу може спричинити підвищення вмісту вологи в ньому до такої величини, за якої може настати його розрідження.

84. Визначення вмісту вологи вантажів, які можуть розріджуватися, здійснюється згідно з пунктом 1.1.4.4 додатка 10 до цих Правил.

85. Визначення транспортабельної межі вологості для вантажів, які можуть розріджуватися, здійснюється згідно з додатком 10 до цих Правил.

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 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.

XVIII. Надання послуг з перевезення пасажирів, багажу та пошти

1. Перевезення пасажирів, багажу та пошти морським транспортом України здійснюється відповідно до вимог Кодексу торговельного мореплавства України, Афіїнської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року та протоколу до неї, Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил, що відносяться до перевезення пасажирів морем, 1924 року, Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил, що відносяться до перевезення багажу пасажирів морем, 1967 року, Конвенції про права осіб з інвалідністю 2006 року та інших нормативно-правових актів.

2. Послуги з перевезення пасажирів у морських портах України можуть надавати лише особи, які отримали ліцензію на провадження цього виду господарської діяльності згідно з вимогами Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 23 грудня 2015 року № 1186.

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
проєкту наказу Міністерства інфраструктури України
«Про внесення змін до Правил надання послуг у морських портах
України»

І. Визначення проблеми

Правила надання послуг у морських портах України, затверджені наказом Міністерства інфраструктури України від 05.06.2013 № 348, зареєстровані в Міністерстві юстиції України 15 серпня 2013 р. за № 1401/23933 (далі – Правила) потребують перегляду з метою вирішення наступних проблем:

1. Питання перевантаження вантажів в морських портах України регулюється документом Радянського Союзу «Правила безопасности морской перевозки незерновых навалочных грузов» (РТМ 31.0038-78) вимоги якого є застарілими та потребують вдосконалення з урахуванням норм Закону України «Про морські порти України», діючих екологічного, санітарного законодавств України та міжнародного законодавства.

Україна, як сторона міжнародних конвенцій, інших міжнародно-правових актів у сфері торговельного мореплавства повинна дотримуватися міжнародних стандартів безпеки мореплавства та охорони суден і портів. Їх повноцінна імплементація вимагає наявності чітко структурованої системи забезпечення безпеки мореплавства і загальної безпеки, яка має належні організаційні, кадрові та матеріальні ресурси і сучасну правову базу. Пунктом 48 Плану заходів з імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.10.2017 № 747, передбачена розробка та прийняття нормативно-правового акту Мінінфраструктури, що впливає з положень Директиви 2001/96/ЄС, стосовно правил безпечного навантаження і розвантаження навалювальних вантажів у морських портах України, який має забезпечити наближення законодавства України до законодавства ЄС.

Судноплавство має стратегічне значення для кожної країни, яка має доступ до відкритих морів. На галузь міжнародного судноплавства припадає 90 відсотків світової торгівлі. Небезпечна природа морів наражає судна та мореплавців на значні фізичні ризики, тому питання безпеки суден, навчання моряків, умови їх праці та побуту є особливо важливими для заінтересованих сторін та ефективного бізнесу. Судноплавство є найменш шкідливим для навколишнього природного середовища видом комерційних перевезень.

2. На даний час суб'єкти господарювання при розробці робочої технологічної документації у зв'язку з відсутністю відповідного нормативного регулювання користуються тільки документом Радянського Союзу РД 31.40.22-86 «ЕСТПП МП. Правила разработки рабочей технологической документации в портах Минморфлота».

В зазначеному вище нормативному документі детально викладені вимоги до складання розділів, що стосуються виконання перевантажувальних

операцій, питання екологічної, техногенної безпеки, охорони праці наведені без урахування сучасних вимог міжнародного, національного законодавств.

В робочу технологічну документацію (РТК, ТТН) небезпечних вантажів необхідно вносити всебічну інформацію щодо транспортної класифікації, враховувати її при розробці таких розділів технологічного документу, як вимоги безпеки (підрозділи охорона праці, промислова санітарія, пожежна безпека), заходи по дотриманню норм екологічної безпеки, першочергові заходи з питань локалізації, ліквідації аварійних ситуацій, аварій, надання першої медичної допомоги постраждалим.

Вірно визначена транспортна класифікація небезпечних вантажів в поєднанні з впровадженням на перевантажувальному комплексі сучасних енергозберігаючих технологій, транспортних засобів, перевантажувальної техніки забезпечує:

в штатних умовах роботи – допустимий вплив на здоров'я персоналу, довкілля, мешканців, що проживають в зоні розташування підприємства;

платежі за викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря, скиди забруднюючих речовин у водний об'єкт, кількісні показники, об'єми утворення відходів першого-четвертого класів небезпеки, напрямки їх розміщення згідно вимог Податкового кодексу України;

при виникненні аварійних ситуацій, аварій – прийняття першочергових заходів по локалізації, ліквідації розливів наливних вантажів, осередків загоряння навалювальних, наливних вантажів, зріджених газів;

надання першої допомоги постраждалим, що отруєні небезпечним вантажем.

При розробці підприємством робочої технологічної документації (РТК, ТТН), транспортна класифікація вантажів повинна бути такою, як представлена у сертифікатах, аварійних картах, паспортах небезпеки, карточках небезпечних факторів.

Інформацію про транспортну класифікацію вантажів, заходи з охорони праці, екологічної, техногенної безпеки, ліквідації наслідків аварій, які наведені в РТК (ТТН), будуть використовувати підприємства при складанні документів з питань:

екологічної безпеки -- звіт про стратегічну екологічну оцінку впроваджених технологій на перевантажувальних комплексах, звіт про оцінку впливу на довкілля, обґрунтовуючі матеріали для отримання Дозволу на викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря від стаціонарних джерел викидів, обґрунтовуючі матеріали для отримання Дозволу на спеціальне водокористування, звіт з інвентаризації відходів, технічний паспорт відходу, реєстрові карти;

техногенної безпеки – план локалізації, ліквідації розливу забруднюючої речовини, план локалізації, ліквідації аварійних ситуацій, аварій, інших документів, що характеризують рівень техногенної безпеки.

3. Діючі Правила регулюють переважно послуги з перевезення вантажів. Водночас в Правилах не визначено питання перевезення пасажирів, багажу та

пошти морським транспортом, що створює значну прогалину в логічній структурі документа.

Проблема, яку пропонується врегулювати прийняттям регуляторного акта, не може бути розв'язана за допомогою ринкових механізмів та потребує розробки єдиного галузевого документу.

Прийняття регуляторного акта впливатиме на групи (підгрупи), що наведені в таблиці.

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни	-	-
Держава	-	-
Суб'єкти господарювання, у тому числі об'єкти малого підприємництва	-	-

II. Цілі державного регулювання

Регуляторний акт розроблено з метою встановлення єдиного порядку розробки та затвердження робочої технологічної документації для технологічних процесів перевантаження комерційних вантажів на територіях та в акваторіях морських портів України, наближення законодавства України до законодавства ЄС та усунення прогалин у діючих Правилах.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1 Збереження регулювання	Залишення без змін існуючої ситуації не дасть змоги чинного розв'язати вищезазначені у розділі I проблеми.
Альтернатива 2 Розробка окремих наказів Мінінфраструктури затвердження Правил навантаження та розвантаження навалювальних вантажів. Правил розробки та затвердження робочої технологічної документації в портах України та Правил надання послуг з перевезення пасажирів, багажу та пошти морським транспортом	Розробка окремих наказів неможлива без внесення змін до законодавства України в частині наділення Мінінфраструктури відповідними повноваженнями
Альтернатива 3 Прийняття національних стандартів з питань навантаження та розвантаження навалювальних вантажів та розробки робочої технологічної документації в	Реалізація альтернативи потребує пошуку джерел фінансування, значних затрат часу а також виключає можливість реалізації Мінінфраструктури своїх повноважень

портах України

Альтернатива 4

Забезпечить врегулювання поставлених цілей

Прийняття наказу Міністерства інфраструктури «Про внесення змін до Правил надання послуг у морських портах України»

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Відсутні	Відсутні
Альтернатива 2 Розробка окремих наказів Мінінфраструктури щодо окремих аспектів надання затвердження Правил навантаження та розвантаження навалювальних вантажів, Правил розробки робочої технологічної документації в портах України та Правил надання послуг з перевезення пасажирів, багажу та пошти морським транспортом	Дозволить зосередити нормативне регулювання на окремих аспектах надання послуг у морських портах	Відсутні
Альтернатива 3 Прийняття національних стандартів з питань навантаження та розвантаження навалювальних вантажів та розробки робочої технологічної документації в портах України	Встановлення єдиного порядку розробки та затвердження робочої технологічної документації для технологічних процесів перевантаження комерційних вантажів на територіях та в акваторіях морських портів України, наближення законодавства України до законодавства ЄС	Відсутність джерел фінансування, значні затрати часу, відсутність можливості реалізації Мінінфраструктури своїх повноважень
Альтернатива 4 Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Правил надання послуг у морських портах України»	Встановлення єдиного порядку розробки та затвердження робочої технологічної документації для технологічних процесів перевантаження комерційних вантажів на територіях та в акваторіях морських портів України, наближення законодавства України до законодавства ЄС та усунення прогалин у діючих Правилах	Відсутні

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Відсутні	Відсутні
Альтернатива 2 Прийняття окремих наказів Мінінфраструктури щодо затвердження Правил навантаження та розвантаження навалювальних вантажів, Правил розробки робочої технологічної документації в портах України та Правил надання послуг з перевезення пасажирів, багажу та пошти морським транспортом	Реалізація альтернативи забезпечить впровадження в нормативні документи підприємств, що регламентують норми екологічної, техногенної безпеки, охорони праці при проведенні перевантажувальних процесів. Це, в свою чергу, приведе до допустимого впливу виробничої діяльності на здоров'я працюючих перевантажувальних комплексів, населення що проживає в зоні впливу виробничої діяльності	Відсутні
Альтернатива 3 Прийняття національних стандартів з питань навантаження та розвантаження навалювальних вантажів та розробки робочої технологічної документації в портах України	Реалізація альтернативи забезпечить впровадження в нормативні документи підприємств, що регламентують норми екологічної, техногенної безпеки, охорони праці при проведенні перевантажувальних процесів. Це, в свою чергу, приведе до допустимого впливу виробничої діяльності на здоров'я працюючих перевантажувальних комплексів, населення що проживає в зоні впливу виробничої діяльності	Відсутні
Альтернатива 4 Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Правил надання послуг у морських портах України»	Реалізація альтернативи забезпечить впровадження в нормативні документи підприємств, що регламентують норми екологічної, техногенної безпеки, охорони праці при проведенні перевантажувальних процесів. Це, в свою чергу, приведе до допустимого впливу виробничої діяльності на здоров'я працюючих перевантажувальних комплексів, населення що проживає в зоні впливу виробничої діяльності	Відсутні

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць*	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д
Сума ваги групи у загальній кількості,	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д

відсотків

* Дія регуляторного акта буде поширюватися на всіх суб'єктів господарювання, що здійснюють діяльність на території та в акваторії морського порту. Враховуючи що кількість таких суб'єктів не визначена, а також враховуючи відсутність інших вихідних даних, відповідний аналіз не проводився.

Додаткові витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта (згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта), відсутні.

Вид альтернативи	Витрати
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Відсутні
Альтернатива 2 Розробка окремих наказів Мінінфраструктури щодо затвердження Правил навантаження та розвантаження навалювальних вантажів. Правил розробки робочої технологічної документації в портах України та Правил надання послуг з перевезення пасажирів, багажу та пошти морським транспортом	X
Альтернатива 3 Прийняття національних стандартів з питань навантаження та розвантаження навалювальних вантажів та розробки робочої технологічної документації в портах України	Відсутні
Альтернатива 4 Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Правил надання послуг у морських портах України»	Відсутні

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей підчас вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного балу
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	1	Цілі галузевого регулювання не досягаються
Альтернатива 2 Розробка окремих наказів Мінінфраструктури щодо затвердження Правил навантаження та розвантаження навалювальних вантажів. Правил розробки робочої технологічної документації в портах	3	Досягнення цілей ускладнено необхідністю внесення змін до законів України та відповідних актів Уряду в частині наділення Мінінфраструктури відповідними повноваженнями

України та Правил надання послуг з перевезення пасажирів, багажу та пошти морським транспортом			
Альтернатива 3	3	Досягнення цілі ускладнено відсутністю джерел фінансування, значними затратами часу а також неможливістю реалізації Мінінфраструктури своїх повноважень	
Прийняття національних стандартів з питань навантаження та розвантаження навалювальних вантажів та розробки робочої технологічної документації в портах України			
Альтернатива 4	4	Цілі будуть досягнуті повністю	
Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Правил надання послуг у морських портах України»			

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Відсутні	Відсутні	Цілі галузевого регулювання не досягаються
Альтернатива 2 Розробка окремих наказів Мінінфраструктури щодо затвердження Правил навантаження та розвантаження навалювальних вантажів, Правил розробки робочої технологічної документації в портах України та Правил надання послуг з перевезення пасажирів, багажу та пошти морським транспортом	Розробка окремих наказів дозволить зосередити нормативне регулювання на окремих аспектах надання послуг у морських портах. Вировальнення в нормативні документи підприємств, що регламентують норми екологічної, техногенної безпеки, охорони праці при проведенні перевантажувальних процесів. Це, в свою чергу, приведе до допустимого впливу виробничої діяльності на здоров'я працюючих перевантажувальних комплексів, населення що проживає в зоні впливу виробничої діяльності.	Розробка окремих наказів неможлива без внесення змін до законодавства України в частині наділення Мінінфраструктури відповідними повноваженнями	Досягнення цілей ускладнено необхідністю внесення змін до законів України та відповідних актів Уряду в частині наділення Мінінфраструктури відповідними повноваженнями

Альтернатива 3	Встановлення	Додаткові	Досягнення цілі
Прийняття національних стандартів з питань навантаження та розвантаження навалювальних вантажів та розробки робочої технологічної документації в портах України	єдиного порядку розробки та затвердження робочої технологічної документації для технологічних процесів перевантаження комерційних вантажів на територіях та в акваторіях морських портів України. наближення законодавства України до законодавства СС. Вировадження в нормативні документи підприємств, що регламентують норми екологічної, техногенної безпеки, охорони праці при проведенні перевантажувальних процесів. Це, в свою чергу, приведе до допустимого впливу виробничої діяльності на здоров'я працюючих перевантажувальних комплексів, населення що проживає в зоні впливу виробничої діяльності.	витрати з укладено Державного бюджету України, значні затрати часу, відсутність можливості реалізації Мінінфраструктури своїх повноважень	внесено відповідно до державного фінансування, значними затратами часу а також неможливістю реалізації Мінінфраструктури своїх повноважень
Альтернатива 4	Встановлення	X	Цілі галузевого регулювання досягаються у повному обсязі
Прийняття наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Правил надання послуг у морських портах України»	єдиного порядку розробки та затвердження робочої технологічної документації для технологічних процесів перевантаження комерційних вантажів на територіях та в акваторіях морських портів України. наближення законодавства		

	України до законодавства ЄС та усунення прогалин у діючих Правилах. Впровадження в нормативні документи підприємств, що регламентують норми екологічної, техногенної безпеки, охорони праці при проведенні перевантажувальних процесів. Це, в свою чергу, приведе до допустимого впливу виробничої діяльності на здоров'я працюючих перевантажувальних комплексів, населення що проживає в зоні впливу виробничої діяльності.	
--	---	--

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи / причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акту
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Залишення без змін нинішньої ситуації не забезпечує досягнення цілей галузевого регулювання.	-
Альтернатива 2 Розробка окремих наказів Мінінфраструктури щодо затвердження Правил навантаження та розвантаження навантажувальних вантажів, Правил розробки робочої технологічної документації в портах України та Правил надання послуг з перевезення пасажирів, багажу та пошти морським транспортом	Цілі досягаються не повністю. Реалізація альтернативи неможлива без наділення Мінінфраструктури відповідними повноваженнями.	-
Альтернатива 3 Прийняття національних стандартів з питань навантаження та	Цілі досягаються не повністю. Реалізація альтернативи матиме наслідком додаткові витрати з Державного бюджету України, а	-

перевантаження навалювальних вантажів та розробки робочої технологічної документації в портах України	також значні затрати часу, відсутність можливості реалізації Мінінфраструктури своїх повноважень.	
Альтернатива 4 Прийняття наказу Міністерства Інфраструктури України «Про внесення змін до Правил надання послуг у морських портах України»	Забезпечить досягнення встановленої цілі.	-

V. Механізми та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми

Механізмом, який забезпечить розв'язання проблем, є прийняття регуляторного акта.

Акт, спрямований на встановлення єдиного порядку розробки та затвердження робочої технологічної документації для технологічних процесів перевантаження комерційних вантажів на територіях та в акваторіях морських портів України, наближення законодавства України до законодавства ЄС та усунення прогалин у діючих Правилах.

Найбільш важливим є те, що прийняття зазначеного регуляторного акта дозволить:

- оптимізувати процеси поводження з усіма видами комерційних вантажів на перевантажувальних комплексах;

- удосконалити системи управління охороною праці, техногенною, екологічною безпекою на перевантажувальних комплексах;

- визначити порядок взаємодії адміністрації морського порту з портовими операторами, користувачами акваторією;

- забезпечити оптимізацію процесів поводження з усіма видами навалювальних вантажів на перевантажувальних комплексах;

- забезпечити удосконалення систем управління охороною праці, екологічною, техногенною безпеками при перевантаженні всіх видів навалювальних вантажів на перевантажувальних комплексах;

- забезпечити визначення порядку взаємодії адміністрацій морських портів, підприємств всіх форм власності, що розташовані в морських портах, з питань поводження з навалювальними вантажами з допустимим антропогенним навантаженням на довкілля та запобіганням штрафним санкціям з боку контролюючих органів;

- усунути прогалини в діючих Правилах в частині врегулювання послуг з перевезення пасажирів, вантажу та пошти.

Очікуваний позитивний результат:

єдині правила розробки робочої технологічної документації на поводження з всіма видами комерційних вантажів у морських портах в залежності від їх транспортних характеристик з урахуванням норм екологічної, техногенної безпеки, що у свою чергу сприяє запобіганню

понаднормативних платежів за забруднення навколишнього природного середовища, усунення передумов для скоєння корупційних діянь;

єдині правила безпечного навантаження і розвантаження навалювальних вантажів в морських портах України, що у свою чергу забезпечить безпеку мореплавства і загальну безпеку, яка має належні організаційні, кадрові та матеріальні ресурси і сучасну правову базу.

VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні впроваджувати або виконувати ці вимоги

Реалізація регуляторного акта не потребуватиме додаткових бюджетних витрат і ресурсів на адміністрування регулювання суб'єктів господарювання органами виконавчої влади чи органами місцевого самоврядування.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Дія регуляторного акта необмежена. Зміна строку дії регуляторного акту можлива в разі зміни актів законодавства, що регулюють зазначені питання.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Показниками результативності запровадження регуляторного акта є:
зменшення кількості аварійних подій на морському транспорті (з 11 у 2019 році до нуля);

зменшення кількості випадків виробничого травматизму (з 26 у 2019 році до нуля);

збільшення кількості РТК та ТТП, затверджених за уніфікованою формою (з нуля у 2019 році до 100).

Дія акта поширюватиметься на всіх суб'єктів господарювання, що здійснюють діяльність в морських портах України, незалежно від підпорядкованості та форми власності.

Проект акта та аналіз регуляторного впливу розміщено на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України – (www.mti.gov.ua) у розділі «Регуляторна діяльність» з метою отримання зауважень та пропозицій до нього від фізичних та юридичних осіб, їх об'єднань.

IX. Визначення заходів, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності дії регуляторного акта

Відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснювати Міністерство інфраструктури України.

Базове відстеження результативності дії акта здійснюватиметься після набрання чинності акта, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження результативності акта, шляхом аналізу статистичних даних.

Повторне відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься через рік з дня набрання ним чинності, але не пізніше двох років з дня набрання чинності цим актом.

Періодичні відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься раз на кожні три роки починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності цього акта.

Установлені значення показників результативності акта порівнюватимуться із значенням аналогічних показників, що встановлені під час повторного відстеження.

Відстеження результативності буде здійснюватися за допомогою статистичного методу на основі інформації від суб'єктів господарювання.

Міністр інфраструктури України

«_____» _____ 2021 року

Владислав КРИКЛІЙ

