|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№ 17 -**  **5 грудня 2017 року** |  | **Міністру інфраструктури України**  **Омеляну В.В.** |
|  |  |  |

*Щодо забезпечення збереження залізничного рухомого*

*складу під час завантажувально-розвантажувальних робіт*

***Шановний Володимире Володимировичу****!*

Від імені Ради директорів Американської торгівельної палати в Україні (далі - Палата) та компаній-членів засвідчуємо Вам глибоку повагу та звертаємось із наступним.

Експерти компаній-членів хотіли б звернути Вашу увагу на проблему пошкодження залізничного рухомого складу при здійсненні завантажувально-розвантажувальних робіт з використанням застарілих технологій, зокрема грейферного обладнання, що завдає значних збитків власникам рухомого складу, а також спричинює простій вагонів на під’їзних шляхах і шляхах загального користування, зменшення кількості робочого парку вагонів, задіяного у перевезеннях, зниження пропускної здатності залізничних підходів та створює загрозу безпеці залізничного руху.

Пошкоджений грейфером рухомий склад неможливо відновити до початкового стану. Деформації накопичуються, технічний стан парку вагонів значно погіршується, скорочується строк служби, порушується ритмічність поставок. Завдані пошкодження збільшують ризики аварійності рухомого складу під час руху залізничними шляхами.

Загалом пошкодження від грейферного вивантаження отримують напіввагони – найбільш універсальний вид вагонів, найбільш затребуваний під навантаження різного роду вантажу, у тому числі і соціально значимого. Пошкодження напіввагонів зумовлює їх вихід з експлуатації на тривалий час, тим самим створюючи ситуацію дефіциту напіввагонів під навантаження. В умовах гострого дефіциту парку напіввагонів на мережі українських залізниць це є серйозною проблемою для операторів, причому не тільки з фінансової точки зору, але і з точки зору своєчасного забезпечення заявок вантажовідправників.

З огляду на зазначені обставини вкрай необхідним є вжиття заходів щодо збереження рухомого складу при здійсненні завантажувально-розвантажувальних робіт.

Наразі, жодним нормативно-правовим актом України не врегулювано питання збереження рухомого складу при здійсненні завантажувально-розвантажувальних робіт.

Правилами перевезення вантажів, затвердженими Наказом Міністерства інфраструктури України від 21.11.2000 року № 644, встановлені деякі обов’язки одержувача вантажу при його вивантаженні (Правила видачі вантажів, Правила перевезення вантажів навалом і насипом, Правила перевезення вантажів у вагонах відкритого типу). Однак, у зазначеному підзаконному акті відсутні будь-які вимоги щодо забезпечення збереження вагонів під час їх розвантаження.

Натомість Євразійською радою стандартизації, метрології та сертифікації (ЕАСС) був прийнятий Міждержавний стандарт ГОСТ 22235-2010 «Вагоны грузовые магистральных железных дорог колеи 1520 мм. Общие требования по обеспечению сохранности при производстве погрузочно-разгрузочных и маневренных работ», до якого приєдналася Україна, прийнявши Національний стандарт ДСТУ ГОСТ 22235:2015 (чинний з 01.02.2016 року) (далі - Національний стандарт). Національним стандартом визначено чіткі вимоги, необхідні для збереження вагонів при здійсненні завантажувально-розвантажувальних робіт. Серед іншого, пунктом 4.2.10 Національного стандарту заборонене грейферне вивантаження вагонів. Як виняток дозволяється використовувати таку технологію на час перехідного періоду до більш нових технологій вивантаження за наявності відповідного дозволу залізниці та власника вагонів.

Проте, відповідно до статті 23 Закону України №1315-18 «Про стандартизацію», національні стандарти застосовуються на добровільній основі, крім випадків, якщо обов’язковість їх застосування встановлена нормативно-правовими актами.

На думку експертів компаній-членів, було б доцільним закріпити обов’язок застосування Національного стандарту під час здійснення завантажувально-розвантажувальних робіт у пункті 26 Правил видачі вантажів, затверджених Наказом Міністерства інфраструктури України від 21.11.2000 року № 644, доповнивши його нормою наступного змісту: *«Одержувач або організація, яка здійснює вивантаження, зобов’язані дотримуватися вимог щодо забезпечення збереження вагонів, встановлених Національним стандартом ДСТУ ГОСТ 22235:2015 Вагони вантажні магістральних залізничних доріг колії 1520 мм. Загальні вимоги щодо забезпечення збереження під час завантажувально-розвантажувальних та маневрових робіт (ГОСТ 22235-2010, IDT)»*.

Виходячи з вищезазначеного та враховуючи нагальну необхідність вирішення питання, експерти компаній-членів Палати звертаються до Вас, шановний Володимире Володимировичу, з проханням розглянути пропозиції Палати. Водночас, експерти компаній-членів Палати готові долучитися до напрацювання консолідованого рішення.

З будь-яких питань, що можуть виникнути у Вас у зв'язку із викладеним вище, просимо відповідальну особу з Вашого офісу зв'язуватися з нами за телефоном 490 5800 (контактна особа - Богдан Іванюк, менеджер з питань стратегічного розвитку) або електронною поштою за адресою [bivaniuk@chamber.ua](mailto:bivaniuk@chamber.ua).

**З повагою,**

**Президент Андрій Гундер**