



УКРАЇНА  
МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

пр-т Перемоги, 14, м. Київ, 01135, Україна  
тел.: (+38 044) 351-40-96, 351-49-20, 351-40-01, факс тел.: (+38 044) 351-48-45  
www.mtu.gov.ua, код ЄДРПОУ 37472062

Державна регуляторна служба України

Міністерством інфраструктури України з метою приведення процедури розслідування аварійних морських подій у відповідність із стандартами і рекомендаціями Міжнародної морської організації (ІМО) та Європейського Союзу, виконання положень міжнародних конвенцій СОЛАС-74 та МАРПОЛ-73/78, стороною яких є Україна, гармонізація законодавства України із законодавством Європейського Союзу щодо стандартів розслідування аварійних морських подій та звітності, за ініціативою Державної служби України з безпеки на транспорті розроблено проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами».

Одночасно повідомляємо, що у 2018 році Міжнародною морською організацією (ІМО) буде проведено аудит з метою визначення ступеня виконання міжнародних зобов'язань України як держави порту, держави прапору та прибережної держави. Одним із питань, яке буде розглядатись при проведенні аудиту – це питання щодо вдосконалення законодавства з розслідування аварійних морських подій.

Відповідно до Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» просимо розглянути та погодити зазначений проект акта.

Додатки (тільки адресату):

1. Копія проекту акта на 45 арк.
2. Аналіз регуляторного впливу проекту акта на 9 арк.
3. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення на 1 арк.

В. о. Міністра

Ю. Лавренюк

Шумейко  
351 47 63

320542



№8830/55/10-17 від 07.09.2017

Державна регуляторна служба України  
№ 10053/0/19-17 від 11.09.2017



11:25

0.31





# МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

---

## НАКАЗ

м. Київ

№ \_\_\_\_\_

Про внесення змін до Положення про  
класифікацію, порядок розслідування та  
обліку аварійних морських подій із суднами

Відповідно до статті 16<sup>3</sup> Закону України «Про транспорт», абзацу п'ятнадцятого підпункту 31 пункту 4 Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року № 460, підпункту 16 пункту 5 Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 року № 103, та з метою вдосконалення організаційних засад реалізації державної політики у сфері безпеки на морському транспорті з урахуванням вимог Кодексу міжнародних стандартів та рекомендованої практики розслідування аварій та інцидентів на морі

НАКАЗУЮ:

020767

1. Внести зміни до Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 29 травня 2006 року № 516, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 09 серпня 2006 року за № 959/12833, виклавши його в новій редакції, що додається.

2. Управлінню безпеки на транспорті та технічного регулювання забезпечити:

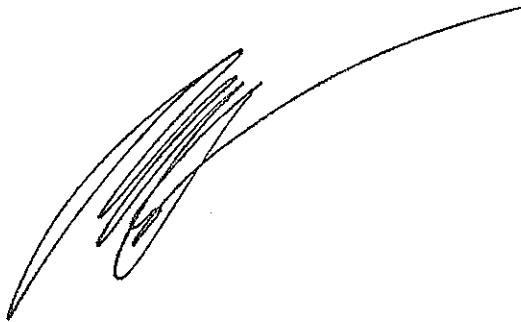
подання цього наказу в установленому порядку на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України;

оприлюднення цього наказу на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України.

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

4. Контроль за виконанням цього наказу покласти на заступника Міністра Лавренюка Ю. Ф.

Міністр



В. Омелян

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства

транспорту та зв'язку України

29 травня 2006 року № 516

(у редакції наказу Міністерства  
інфраструктури України

від \_\_\_\_\_ 2017 року № \_\_\_\_\_)

## ПОЛОЖЕННЯ

про класифікацію, порядок розслідування  
та обліку аварійних морських подій із суднами

### І. Загальні положення

1. Це Положення розроблене на виконання статей 3, 58 Кодексу торговельного мореплавства України з урахуванням стандартів і рекомендацій Кодексу міжнародних стандартів та рекомендованої практики розслідування аварій та інцидентів на морі (далі – Кодекс).

2. У тексті цього Положення використано такі скорочення:

АМП – аварійна морська подія;

ДМРКЦ – Державний морський рятувально-координаційний центр;

МРКЦ – морський рятувально-координаційний центр;

ЗНО – засоби навігаційного обладнання;

ІМО – Міжнародна морська організація;  
МКУБ – Міжнародний кодекс з управління безпекою;  
ПРД – прилад реєстрації даних про рейс;  
MSC – Комітет з безпеки на морі ІМО;  
INMARSAT – супутникова система зв'язку;  
СЕС – берегова наземна станція;  
DSC – цифровий вибіркового виклик;  
EPIRB – аварійний радіобуй;  
SAR – пошуково-рятувальні операції;  
RCC – рятувальний координаційний центр;  
LUT – місцевий термінал користувача;  
UTC – Всесвітній скоординований час.

3. У цьому Положенні терміни вживаються в такому значенні:

1) аварійна морська подія (далі – АМП) – подія або послідовність подій, що виникла безпосередньо в результаті експлуатації судна чи у зв'язку з нею, та спричинила, або могла спричинити:

загибель або серйозні тілесні ушкодження людини;

зникнення людини з судна;

загибель судна або залишення судна екіпажем і пасажирями;

втрату об'єкта, що буксирується;

непередбачену посадку судна на ґрунт або втрату його морехідного стану, зіткнення;

пошкодження судна;

пошкодження об'єкта морської інфраструктури (засобів навігаційного огороження, підводні кабелі зв'язку та силові кабелі, підводні трубопроводи, портове обладнання, гідротехнічні споруди, канали тощо) судном, що може серйозно загрожувати життю та здоров'ю людини або безпеці судна;

серйозну шкоду навколишньому природному середовищу в результаті пошкодження судна або пошкодження судном об'єкта морської інфраструктури, наслідком чого стало або могло стати забруднення навколишнього природного середовища.

Термін «аварійна морська подія» не включає умисні дії або бездіяльність з наміром спричинити шкоду безпеці судна, окремій людині або навколишньому природному середовищу;

2) акваторія морського порту – визначена межами частина водного об'єкта (об'єктів), крім суднового ходу, призначена для безпечного підходу, маневрування, стоянки і відходу суден;

3) забруднення навколишнього природного середовища – розлив нафти чи нафтопродуктів у кількості від 0,1 куб. м до 1,0 куб. м унаслідок пошкодження судна, що сталося під час його експлуатації або у зв'язку з нею;

4) істотно заінтересована держава – держава:

у внутрішніх водах або територіальному морі якої сталася АМП;

у якій АМП завдала серйозних збитків або створила загрозу завдання таких збитків навколишньому природному середовищу цієї держави, або в межах районів, на які поширюється визнана юрисдикція цієї держави згідно з міжнародним правом;

яка є державою прапора судна, що є об'єктом розслідування;

у якій внаслідок АМП загинули чи отримали тяжкі тілесні ушкодження громадяни цієї держави або яка має у своєму розпорядженні важливу інформацію, що може бути використана під час розслідування АМП;

для якої наслідки АМП завдали серйозних збитків або створили загрозу таких збитків самій державі чи штучним островам, установкам чи спорудам, на які поширюється її юрисдикція;

яка з деяких інших причин заявляє про свою заінтересованість, яку держава, що проводить розслідування АМП, вважає істотною;

5) мале судно – будь-яке судно з корпусом максимальною довжиною без урахування керма та бушприту до 24 метрів (за винятком суден, на яких дозволено перевозити більше ніж 12 пасажирів, суден, побудованих або обладнаних для буксирування, штовхання або ведення в зчалі суден, які не є малими, суден, що перевозять вантажі, криголамів, поромів, плавучих кранів, суден допоміжного та технічного флоту, суднових шлюпок і плотів), а також водні мотоцикли (гідроцикли);

6) морехідна якість судна – один із критеріїв морехідного стану судна, зокрема остійності, міцності, водонепроникності, непотоплюваності, плавучості, керованості тощо;

7) морехідний стан судна – сукупність властивостей судна, які забезпечують його експлуатацію за призначенням відповідно до норм, критеріїв та вимог, установлених класифікаційним товариством, що здійснює технічний нагляд за судном;

8) особа, що проводить розслідування, – будь-яка особа, яка бере участь у розслідуванні АМП і яка повинна призначатися з урахуванням рекомендацій, зазначених у резолюції ІМО від 29.11.2007 А.996(25), щодо навичок осіб, які проводять розслідування АМП. При цьому дозволяється залучення на тимчасовій основі осіб, які мають необхідні спеціальні навички з метою отримання експертного висновку з будь-якого аспекту розслідування, у тому числі щодо виявлення людського фактора, забруднення навколишнього природного середовища (екологічний фактор), поломок та стану обладнання (технічний фактор), порушень процесів та процедур (організаційний фактор), впливу агентів зовнішньої дії на АМП;

9) ризик – імовірність виникнення обставин, що обумовлюють аварійні події;

10) розслідування АМП – процес, що проводиться з метою виявлення обставин АМП і визначення причин, що призвели до неї, та включає збір та аналіз інформації, підготовку висновків та рекомендацій щодо попередження і запобігання подібних АМП у майбутньому, а також, у разі необхідності, підготовку рекомендацій з безпеки судноплавства. Метою проведення розслідування АМП є запобігання їх виникнення у майбутньому, а не встановлення ступеня вини чи відповідальності;

11) серйозне пошкодження судна – пошкодження судна, отримане внаслідок АМП, яке призвело до втрати міцності його конструкції (корпусу судна), виходу з ладу основних механізмів та обладнання та/або значного погіршення морехідних якостей судна, необхідності значного ремонту або заміни пошкоджених елементів конструкції;

12) серйозне тілесне ушкодження – тілесне ушкодження, заподіяне будь-якій особі під час АМП, унаслідок чого ця особа втратила працездатність більше як на 72 години протягом семи діб з дня одержання такого ушкодження;

13) серйозне забруднення навколишнього природного середовища – збиток, завданий навколишньому природному середовищу, який, згідно з оцінкою компетентного органу у сфері охорони навколишнього природного середовища заінтересованої держави, або держави порту, залежно від випадку, призвів до істотного шкідливого впливу на навколишнє природне середовище, що є наслідком АМП;



14) судновласник — власник судна або судновода фізична особа, що на законних підставах взяла на себе обов'язки та відповідальність за експлуатацію судна.

Інші терміни вживаються в значенні, наведеному в Кодексі торговельного мореплавства України і Положенні про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затвердженому наказом Міністерства транспорту України від 20 листопада 2003 року № 904, зареєстрованому в Міністерстві юстиції України 19 грудня 2003 року за № 1193/8514.

4. Це Положення застосовується для класифікації, порядку розслідування та обліку АМП, що сталися:

з українськими суднами, на які поширюється дія Кодексу торговельного мореплавства України;

з іноземними невійськовими суднами у територіальному морі чи внутрішніх водах України, а на прохання щодо проведення розслідування капітана аварійного судна, його судновласника або консула країни, під прапором якої плаває судно, — також у відкритому морі.

Вимоги цього Положення є обов'язковими для виконання:

капітанами суден;

українськими судновласниками;

капітанами морських портів;

центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері безпеки на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства) (далі — компетентний орган з розслідування АМП з торговельними суднами);

центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства (далі — компетентний орган з розслідування АМП з суднами флоту рибного господарства);

Міністерством інфраструктури України (далі – Мінінфраструктури).

5. Це Положення не застосовується для класифікації, порядку розслідування та обліку АМП, що сталися:

з малими суднами, за винятком випадків участі цих суден в АМП з іншими суднами, на які поширюється дія цього Положення, а також використання цих малих суден для комерційного перевезення пасажирів;

з плавучими доками, майстернями, буровими платформами, причальними понтонами, дебаркадерами та іншими стоянковими суднами, крім періоду їхнього перегону чи буксирування;

із суднами, що перебувають на ремонті на судноремонтному заводі без екіпажу, який несе відповідальність за безпечний стан судна;

із суднами, що будуються на суднобудівельному заводі, крім періоду їхнього перебування на ходових випробуваннях;

з днопоглиблювальними суднами у разі посадки їх на міліну під час днопоглиблювальних робіт;

у разі пошкодження корпусу або будь-якого обладнання судна портовими механізмами під час вантажних операцій.

6. За приховування фактів виникнення АМП, речових доказів, свідчень, документів, висновків експертів та інших фактичних даних, які є джерелом доказів щодо АМП, несвоєчасне подання заяви про АМП, свідомо неправильну її класифікацію, протиправне втручання в розслідування АМП, а також несанкціоноване поширення інформації про хід розслідування та ймовірні причини АМП посадові особи, причетні до цих дій, несуть відповідальність згідно з законодавством України.

7. Органи розслідування АМП в межах своїх повноважень і згідно з вимогами законодавства України забезпечують недоступність матеріалів розслідування для використання їх у цілях, інших, ніж це необхідно для

забезпечення безпеки мореплавства, і нерозголошення персональних даних осіб, які брали участь у розслідуванні, та свідків АМП.

## II. Класифікація аварійних морських подій

1. За наслідками АМП класифікується на:

дуже серйозна АМП;

серйозна АМП;

інцидент.

2. До дуже серйозних АМП належать АМП, що спричинили:

загибель судна або таке його конструктивне руйнування, після якого проведення відновлювального ремонту недоцільне (катастрофа);

залишення судна в морі екіпажем і пасажирами;

людські жертви, загибель або зникнення людини із судна;

зникнення судна безвісти, тобто відсутність будь-яких відомостей про судно протягом трьох місяців, а якщо одержання відомостей могло бути затримано внаслідок воєнних дій, то протягом шести місяців;

серйозну шкоду навколишньому природному середовищу внаслідок пошкодження судна або пошкодження судном об'єкта морської інфраструктури, наслідком чого стало або могло стати забруднення навколишнього природного середовища.

До серйозних АМП належать АМП, що не кваліфікуються як дуже серйозні АМП, але які заподіяли серйозні тілесні ушкодження людині, а також пожежу, вибух, посадку на міліну, торкання, льодове або штормове ушкодження, утворення тріщин у корпусі судна тощо, які викликали:

конструктивне пошкодження, що призвело до втрати судном морехідного стану;

зсув вантажу або зміну його фізико-хімічних властивостей, що призвело до втрати судном морехідного стану;

поломку, внаслідок якої виникла необхідність у буксируванні судна або наданні йому технічної допомоги, у тому числі з берега;

пошкодження знарядь лову, що з'єднані із судном флоту рибного господарства;

забруднення навколишнього природного середовища безпосередньо з судна або іншого причетного до АМП судна, або пошкодженого судном підводного трубопроводу (кількість забруднюючої речовини менша, ніж у випадку сильного забруднення навколишнього природного середовища), берегових споруд тощо.

Інцидент – АМП або послідовність подій, яка не належить до дуже серйозної АМП, серйозної АМП, що виникла безпосередньо в результаті експлуатації судна та спричинила або могла спричинити загрозу для безпеки судна, будь-яких осіб або навколишньому природному середовищу, але підлягає розслідуванню та реєстрації для розроблення заходів щодо безпеки судноплавства з метою запобігання АМП і включає небезпечні ознаки та недоліки для судноплавства, такі як:

пошкодження засобів навігаційного обладнання;

пошкодження суднових пристроїв та корпусу судна, яке не призвело до втрати морехідного стану;

пошкодження буксирної лінії без втрати об'єкта, що буксирується;

торкання ґрунту без пошкодження судна;

пошкодження судном підводних інженерних споруд, що не призвело до забруднення навколишнього природного середовища;

пошкодження судном берегових споруд (причалів, хвилерізів, молів тощо), що не призвело до забруднення навколишнього природного середовища тощо.

3. Попередня класифікація АМП здійснюється капітаном судна, судовласником і зазначається в Повідомленні про аварійну морську подію

(додаток 1) або в Заяві про аварійну морську подію (додаток 2) до цього Положення.

Остаточну класифікацію здійснює орган розслідування АМП, визначений згідно з розділом III цього Положення, за результатами розслідування АМП.

### III. Органи розслідування АМП

1. Органами розслідування АМП є:

Мінінфраструктури;

Міністерство аграрної політики та продовольства України;

компетентний орган з розслідування АМП з торговельними суднами;

компетентний орган з розслідування АМП з суднами флоту рибного господарства;

капітани морських портів;

капітани суден;

судновласник аварійного судна.

2. Розслідування дуже серйозної АМП, серйозної АМП, що сталися з українськими суднами, незалежно від місця, де вони трапилися, а також з іноземними суднами у внутрішніх водах України, її територіальному морі проводять комісії, утворені органами розслідування, до компетенції яких належить відповідне розслідування.

До компетенції комісій, утворених Мінінфраструктури та Міністерством аграрної політики та продовольства України належать розслідування дуже серйозної АМП, якщо не було прийнято спеціальне рішення Кабінету Міністрів України.

До компетенції комісій, утворених компетентним органом з розслідування АМП з торговельними суднами та компетентним органом з розслідування АМП з суднами флоту рибного господарства, належать розслідування дуже серйозної АМП, якщо не було прийнято рішення

Мінінфраструктури (при розслідуванні АМП з торговельними суднами ) або Міністерство аграрної політики та продовольства України (розслідування АМП з суднами флоту рибного господарства) та серйозної АМП.

До компетенції комісій, утворених капітанами морських портів, належить розслідування інцидентів. За дорученням компетентного органу з розслідування АМП з торговельними суднами капітани морських портів проводять розслідування серйозної АМП.

До компетенції комісій, утворених капітанами суден, що причетні до АМП, та судновласниками таких суден, належить розслідування всіх АМП згідно з вимогами цього Положення.

Якщо АМП з українським судном сталася у водах іноземної держави, компетентний орган з розслідування АМП з торговельними суднами або компетентний орган з розслідування АМП з суднами флоту рибного господарства, з урахуванням юридичного статусу вод, у яких сталася АМП, і обов'язків України щодо розслідування аварій визначає порядок співробітництва з компетентними органами держави, у водах якої сталася АМП, та за взаємною згодою вирішує, яка держава (Україна або держава порту) повинна взяти на себе відповідальність за проведення розслідування.

Якщо до АМП причетні судна, щодо яких відповідальність за організацію розслідування одночасно несуть компетентний орган з розслідування АМП з торговельними суднами та компетентний орган з розслідування АМП з суднами флоту рибного господарства, то утворюється спільна комісія з розслідування. Органи розслідування, що мають бути задіяні в спільній комісії, і голова такої комісії визначаються за погодженням керівників відповідних компетентних органів з розслідування АМП.

3. Комісія з розслідування АМП утворюється наказом керівника відповідного органу розслідування, який установлює склад комісії, строки розслідування й подання відповідних матеріалів, а також інші організаційні заходи.

За поданням судновласників українських та іноземних суден і/або істотно заінтересованих держав до складу комісії вводяться їхні представники.

4. Комісія складається з голови та не менше ніж 2 членів комісії.

Голова комісії зобов'язаний:

повідомити судновласника або агента про початок розслідування АМП;

провести організаційне засідання комісії для ознайомлення членів комісії з наявною інформацією щодо АМП, організувати у разі потреби підкомісії, робочі групи, призначити їх керівників, визначити необхідність додаткового залучення спеціалістів до роботи комісії, накреслити основні напрями роботи комісії і порядок здійснення робіт;

оглянути місце АМП, у разі потреби вжити термінових заходів щодо зберігання доказових матеріалів;

забезпечити координацію спільних дій усіх осіб, які беруть участь у розслідуванні;

систематично проводити засідання комісії для вирішення основних організаційних, методичних та практичних питань розслідування;

після закінчення розслідування провести аналіз обставин і причин АМП.

Голова комісії має право:

приймати рішення згідно з наданими йому органом із розслідування АМП повноваженнями з усіх організаційних, методичних і практичних питань розслідування;

давати обов'язкові для виконання розпорядження та вказівки всім учасникам розслідування;

направляти згідно з рішенням комісії на лабораторні випробування та дослідження речові докази, що стосуються АМП;

вимагати від посадових осіб, юридичних та фізичних осіб необхідні матеріали і документи з питань, пов'язаних з проведенням розслідування;

залучати до роботи комісії експертів для розв'язання конкретних завдань, що потребують знань у спеціальних галузях науки і техніки;

опитувати свідків АМП та будь-яких осіб, що мають або можуть мати до неї стосунки, з дотриманням під час опитування прав людини. Усі опитувані свідки повинні бути проінформовані про характер і підставу проведення розслідування. Крім того, опитувані свідки повинні мати інформацію і можливість отримати юридичну консультацію щодо:

будь-якої можливої небезпеки наклепу на себе в будь-якому суді, що відбудеться після закінчення розслідування АМП;

права зберігати мовчання;

будь-якого надаваного опитуваному свідку захисту для попередження використання його свідчень у такому розслідуванні проти нього;

установленого розпорядку роботи комісії.

Голова комісії відповідає за:

об'єктивність, якість і своєчасність розслідування, правильність оформлення документів;

обґрунтування прийнятих ним рішень із питань розслідування АМП і виданих рекомендацій.

Члени комісії зобов'язані:

брати участь особисто в роботі однієї з підкомісій, якщо такі утворено;

виконувати розпорядження і вказівки голови комісії (підкомісії);

усебічно, повно і об'єктивно проводити розслідування.

Члени комісії мають право:

ознайомлюватися з усіма матеріалами, що стосуються розслідування АМП;

вносити пропозиції щодо поліпшення роботи комісії;

вносити пропозиції щодо участі в розслідуванні спеціалістів та експертів, отримувати необхідні матеріали, пов'язані з розслідуванням;

відображати свою думку в протоколах засідань комісії, візувати протоколи, вимагати уточнення викладених у них формулювань;

у разі незгоди з рішенням і висновками звіту комісії з розслідування викласти до нього свою особливу думку.



Якщо є така потреба у складі комісії можуть утворюватися підкомісії і робочі групи з розслідування різних аспектів АМП.

Для вирішення конкретних завдань у спеціальних галузях науки і техніки крім спеціалістів, що входять до складу підкомісій і робочих груп, до розслідування можуть залучатися експерти.

Голова комісії та члени комісії під час проведення розслідування:

мають вільний доступ до будь-якого району або місця, а також до будь-яких суден, юридичних та/або фізичних осіб, пов'язаних з АМП, у тому числі до останків катастрофи, вантажу, обладнання тощо;

мають право вільно копіювати і використовувати будь-яку відповідну інформацію та зареєстровані дані, включаючи дані ПРД, що стосуються судна, рейсу, вантажу, членів екіпажу та будь-яких інших осіб, предметів, умов або обставин АМП.

5. Компетентний орган з розслідування АМП з торговельними суднами та компетентний орган з розслідування АМП з суднами флоту рибного господарства координують і контролюють проведення розслідувань усіх АМП, якщо розслідування не проводилось цим компетентним органом з розслідування АМП або з приводу цього розслідування не було прийнято спеціальне рішення Кабінету Міністрів України.

6. Якщо АМП виникла у відкритому морі або у виключній економічній зоні з судном, що здійснює плавання під Державним Прапором України, компетентний орган з розслідування АМП повинен у найкоротший строк повідомити про АМП інші компетентні органи істотно заінтересованих держав.

Якщо АМП виникла у територіальному морі України, компетентний орган держави прапора судна, з яким сталася АМП, і компетентний орган з розслідування АМП прибережної держави повинні якомога швидше повідомити про АМП один одного і кожне з них – інші компетентні органи істотно заінтересованих держав.

Повідомлення про АМП не повинно затримуватися через відсутність усіх відомостей.

Повідомлення про АМП, що складається компетентним органом держави прапора судна, повинно містити якомога більше відомостей, зокрема:

назву судна і державу прапора судна;

ідентифікаційний номер ІМО судна;

вид АМП;

місце АМП;

дату і час АМП;

кількість осіб, які отримали серйозні тілесні ушкодження, або загиблих осіб;

наслідки АМП для кожної особи окремо, майна і навколишнього природного середовища;

ідентифікаційні відомості іншого судна, причетного до АМП.

Під час розслідування АМП, що сталася з іноземним судном або з українським судном, причетним до АМП, у розслідуванні якої істотно заінтересована одна або декілька інших держав, якщо між Україною та істотно заінтересованими державами досягнуто домовленості про співробітництво й узгоджено процедури розслідування АМП згідно з нормами розділу VI цього Положення, органи розслідування АМП повинні здійснювати співробітництво з представниками інших держав, що беруть участь у розслідуванні, у порядку, передбаченому Кодексом ІМО з розслідування морських аварій та Керівництвом щодо застосування Кодексу ІМО з розслідування морських аварій.

7. Якщо наслідком АМП є: груповий нещасний випадок, нещасний випадок із смертельним наслідком, нещасний випадок, що спричинив тяжкі наслідки, у тому числі з можливою інвалідністю потерпілого, а також зникнення членів екіпажу чи пасажирів, то інформацію про такий нещасний випадок судовласник негайно передає до уповноваженого центрального

органу виконавчої влади в галузі нагляду за охороною праці в порядку, передбаченому нормативно-правовими актами з розслідування та ведення обліку нещасних випадків, професійних захворювань і аварій на виробництві.

8. Розслідування АМП повинно проводитися окремо від будь-якого іншого спеціального розслідування.

#### IV. Організація розслідування аварійних морських подій

1. Капітан судна, з яким сталася АМП, зобов'язаний негайно будь-яким доступним способом інформувати про АМП за формою згідно з додатком 1 до цього Положення:

судновласника і Державний морський рятувально-координаційний центр (ДМРКЦ), якщо АМП сталася у зоні відповідальності України, а також капітана морського порту, у зоні відповідальності за безпеку судноплавства якого сталася АМП;

судновласника і морський рятувально-координаційний центр (МРКЦ), якщо АМП сталася у водах за межами юрисдикції України.

Капітан судна (судновласник), з яким сталася АМП, або особа, що виконує його обов'язки, негайно після завершення АМП проводить згідно з вимогами цього Положення розслідування й класифікацію АМП з обов'язковим оформленням Акта розслідування аварійної морської події (додаток 3 до цього Положення).

Капітан судна зобов'язаний також негайно інформувати капітана найближчого морського порту про всі зміни навігаційної обстановки, які викликані АМП.

У міру з'ясування інших обставин, що стосуються АМП, капітан судна зобов'язаний надавати додаткову інформацію.

2. Судновласник після одержання від судна повідомлення про АМП негайно надсилає інформацію про АМП на адреси:

ДМРКЦ;

компетентного органу з розслідування АМП з торговельними суднами або компетентного органу з розслідування АМП з суднами флоту рибного господарства.

Інформація про АМП, що надходить від судновласника, повинна щонайменше містити відомості в обсязі згідно з додатком 1 до цього Положення та може бути доповнена іншими суттєвими відомостями.

Після отримання повідомлення про АМП від капітана судна, судновласника або ДМРКЦ, компетентний орган з розслідування АМП з торговельними суднами або компетентний орган з розслідування АМП з суднами флоту рибного господарства надають у встановленому порядку інформацію до відповідних центральних органів виконавчої влади та організують розслідування АМП згідно з вимогами цього Положення.

3. Після прибуття аварійного судна або екіпажу цього судна до першого українського морського порту капітан судна протягом доби подає капітану морського порту письмову Заяву про аварійну морську подію (додаток 2 до цього Положення) з доданням до неї матеріалів проведеного ним розслідування АМП.

На обґрунтоване прохання капітана судна строк подання матеріалів розслідування, зазначених у цьому пункті, може бути продовжено до трьох діб.

4. Капітан судна або за його обґрунтованим проханням судновласник в триденний термін подає капітану першого українського морського порту, до якого прибуло судно або екіпаж судна:

детальне викладення відомостей про характер АМП і обставини, при яких вона відбувалася, якщо акт розслідування АМП відсутній;

нотаріально або іншим належним чином засвідчений морський протест, якщо першим портом заходу судна був не морський порт України;

виписки з судових документів, пояснення причетних до АМП осіб та свідків, а також (за необхідністю) дані ПРД і інших самописців, їхнє розшифрування, шляхові карти з прокладкою, схему маневрування, радіолокаційні планшети, таблиці маневрених характеристик судна, схеми тіньових секторів радіолокаційних станцій, схеми, фотографії та креслення пошкоджень, інші документи.

У разі відсутності заходів судна в українські порти протягом 90 діб після дати коли трапилась АМП у тому числі у випадку зникнення судна судовласник подає капітану морського порту письмову заяву про АМП. До заяви про АМП додається акт розслідування АМП разом з матеріалами.

Капітан морського порту зобов'язаний усі отримані документи, згідно з пунктом 4 цього розділу, негайно передати у встановленому порядку компетентному органу з розслідування АМП.

5. На підставі заяви про АМП, отриманої від капітана судна, або заяви про АМП, отриманої від судовласника, якщо судно пропало безвісти, капітан морського порту реєструє АМП, підтверджує або змінює попередню класифікацію АМП, зроблену капітаном судна (або судовласником у разі зникнення судна) та впродовж одного робочого дня словіщає про це компетентний орган з розслідування АМП з торговельними суднами або компетентний орган з розслідування АМП з суднами флоту рибного господарства для прийняття рішення щодо визначення органу розслідування і відсилає їм засобами передачі інформації копію акта розслідування АМП (за наявності).

Одночасно капітан морського порту визначає перелік документів і матеріалів, які необхідні та доречні для розслідування АМП, що сталася (акти водолазного, докового або сюрвеєрського огляду, акти огляду класифікаційного товариства, розпорядження судовласника тощо), доручає капітану судна чи, у

відповідному випадку, судновласнику їхній збір у встановлені ним терміни, контролює подання цих документів та матеріалів.

6. Про утворення комісії з розслідування АМП, відповідно до розділу III цього Положення, голова комісії повідомляє капітана судна, із яким сталася АМП, судновласника, агента, капітана морського порту, у якому перебуває аварійне судно, інших заінтересованих осіб, заінтересовані організації та в разі необхідності державу прапора й істотно заінтересовані держави.

Капітан морського порту зобов'язаний негайно передати усі документи, що стосуються АМП, передані йому капітаном судна та зібрані ним самостійно за актом комісії з розслідування АМП (за винятком випадку, коли саме він проводить розслідування).

7. Під час розслідування будь-якої АМП з метою всебічного аналізу стану безпеки ретельному розгляду підлягають подія або послідовність подій, наслідком яких стала АМП, усі причини та фактори, що зумовили АМП, зокрема: людський фактор; забруднення навколишнього природного середовища (екологічний фактор); поломки та стан обладнання (технічний фактор); порушення процесів та процедур (організаційний фактор); вплив зовнішніх агентів на АМП.

8. Керівництво морського порту, у зоні відповідальності якого за безпеку судноплавства сталася АМП, а також судновласник аварійного судна зобов'язані сприяти роботі комісії з розслідування АМП, здійснюючи її матеріально-технічне та транспортне забезпечення, координацію дій з іншими судновласниками, органами місцевого самоврядування, місцевими органами виконавчої влади та підрозділами центральних органів виконавчої влади, розташованими на території морського порту, тощо.

9. Тривалість проведення розслідування не повинна перевищувати 20 робочих днів з моменту реєстрації АМП капітаном морського порту або подання прохання про проведення розслідування АМП з іноземним судном, яке стоїть в українському морському порту, що надійшло від капітана цього судна, його судовласника або консула країни, під прапором якої плаває судно.

Цей термін за обґрунтованими підставами може бути продовжено тим органом, що призначив комісію з розслідування.

10. Результати розслідування АМП оформляються Актом розслідування аварійної морської події (додаток 3 до цього Положення), у якому зазначаються фактори впливу та причини виникнення події або послідовність подій. Акт розслідування АМП складають члени комісії з розслідування АМП у міру отримання даних та виявлення причин АМП і факторів, що сприяли АМП, встановлення наслідків, розроблення рекомендацій щодо безпеки судноплавства тощо.

Оформлення акта розслідування АМП та внесення до нього необхідних даних здійснюється згідно з цим Положенням і рекомендаціями ІМО щодо звітів за результатами розслідування АМП та передачі інформації про АМП до Всесвітньої морської інтегрованої інформаційної системи ІМО (гармонізовані процедури).

11. У разі виявлення нових доказів, які можуть суттєво вплинути на встановлення обставин, що стосуються АМП, а також висновки про причини АМП або будь-які рекомендації за їхніми наслідками, органи, що проводять розслідування, повинні відновити розслідування з метою перегляду або підтвердження своїх висновків.

12. Судновласник має право оскаржити висновки комісії або капітана морського порту щодо розслідування АМП у 10-денний термін після отримання матеріалів розслідування.

## V. Порядок розслідування аварійної морської події

1. Капітан судна (судновласник), з яким сталася АМП, зобов'язаний:
  - провести розслідування АМП, що полягає у ретельному зборі й опрацюванні даних про подію, їх аналізі;
  - здійснити попередню класифікацію АМП;
  - визначити причини та фактори, що сприяють АМП;
  - розробити рекомендації щодо забезпечення безпеки;
  - скласти акт розслідування АМП згідно з вимогами цього Положення;
  - додати до акта розслідування АМП матеріали розслідування.
  
2. Основними етапами розслідування АМП є:
  - збір і опрацювання даних про АМП за формою згідно додатку 3 до цього Положення;
  - аналіз отриманих даних;
  - висновки і, в разі необхідності, підготовка пропозицій щодо запобігання подібним АМП у майбутньому;
  - складання акта розслідування АМП.
  
3. Орган розслідування може вимагати від голови комісії під час проведення розслідування АМП звітів, в яких викладається інформація про хід розслідування, основні отримані факти та висновки, що впливають з етапів розслідування. Остаточним звітом є акт розслідування АМП, складений відповідно до вимог цього Положення.
  
4. Якщо в ході розслідування виявиться, що необхідно вжити термінові заходи з безпеки судноплавства, орган розслідування може направити рекомендації відповідним органам виконавчої влади, юридичним та фізичним особам.



5. З урахуванням виявлених причин та факторів розробляються рекомендації щодо забезпечення безпеки, які пов'язані з, наприклад, вирішенням питань щодо закриття неврегульованих норм, коригування або внесення змін до законодавства, проектування, процедур, інспекції, управління, охорони здоров'я та безпеки на роботі, навчання, ремонтних робіт, берегового обслуговування, реагування та допомогу у разі виникнення АМП.

Основні рекомендації щодо безпеки можуть стосуватися:

перевезення вантажів;

електроустановки;

протипожежного захисту/протипожежного обладнання;

людського фактору;

рятувального обладнання;

механізмів;

експлуатації судна;

радіобладнання;

безпеки мореплавства;

морехідності;

остійності;

інше.

Будь-які тимчасові рекомендації або будь-які дії з безпеки, які були вжиті в ході розслідування включаються також до вищезазначених рекомендацій.

6. Орган розслідування надає оформлену належним чином копію акта розслідування АМП судновласнику за його запитом;

## VI. Особливості розслідування АМП з іноземними суднами

1. Компетентний орган з розслідування АМП з торговельними суднами, капітани морських портів мають невід'ємне право розслідувати будь-яку АМП

яка виникла у межах внутрішніх вод та територіального моря, та може створити або створила небезпеку для життя людини або причинити шкоду навколишньому природному середовищу, або іншим чином зачіпає інтереси держави Україна.

2. Якщо з іноземним судном сталася дуже серйозна АМП, серйозна АМП у внутрішніх водах, територіальному морі або морській зоні відповідальності України за безпеку судноплавства, компетентний орган з розслідування АМП з торговельними суднами у встановленому ним порядку інформує про це і запрошує прийняти участь у розслідуванні державу прапора цього судна, а також усі інші держави, які через громадянство екіпажу судна, пасажирів або інших осіб є істотно заінтересованими державами.

Крім того, компетентний орган з розслідування АМП з торговельними суднами з урахуванням юридичного статусу вод, у яких сталася АМП, і обов'язків держави прапора судна, з яким сталася АМП, визначає порядок співробітництва з компетентними органами цієї держави та за взаємною згодою вирішує, яка держава (Україна або держава прапора аварійного судна) повинна взяти на себе відповідальність за проведення розслідування.

3. Представники істотно заінтересованих держав у порядку участі в розслідуванні АМП можуть:

отримувати пояснення свідків;

оглядати та досліджувати докази і отримувати від голови комісії з розслідування АМП копії всіх необхідних їм для слідства документів;

висловлювати свою думку щодо доказів, робити зауваження і належним чином включати свою думку, що стосується повноти і якості розслідування АМП, у якому вони приймали участь, у доповідь до ІМО.

4. У разі потреби одержання додаткових даних, обладнання або залучення експертів компетентний орган з розслідування АМП направляє відповідний

запит істотно заінтересованій державі через її органи розслідування АМП з проханням надати такі дані, устаткування або направити експертів для забезпечення розслідування АМП.

5. Координація дій комісії та представників істотно заінтересованих держав і прийняття відповідних рішень з усіх питань, що виникають у цих представників у зв'язку з проведенням розслідування, покладаються на голову комісії.

6. Розслідування АМП з іноземними суднами у будь-якому разі повинні здійснюватися з дотриманням основних принципів, установлених Кодексом ІМО з розслідування морських аварій, Керівництвом щодо застосування Кодексу ІМО з розслідування морських аварій.

7. При проведенні розслідування АМП з іноземними суднами, що проводяться в українських морських портах комісіями, створеними українською стороною, повинне починатися на другий день після підписання наказу про створення комісії. Судно, щодо якого розслідується АМП, не повинно затримуватися в порту більше того часу, що необхідний для проведення розслідування.

## VII. Опрацювання даних щодо аварійної морської події

1. Текстова інформація наводиться в акті розслідування АМП відповідно до конкретного виду АМП, у тому числі:

Загальна інформація:

компетентний орган з розслідування АМП;

кількість суден, що беруть участь в АМП;

рекомендації, вжиті з метою запобігання АМП;

узагальнені дані щодо потерпілих.

Дані зовнішнього середовища:

напрямок і сила вітру;

стан моря, напрямок хвилювання та/або брижі;

стан атмосфери і видимість;

тип погоди;

льодові умови;

фази і висота припливу;

напрямок, швидкість припливної та інших течій з урахуванням місцевих умов.

Фактична інформація відносно кожного причетного до АМП судна (вибирається з судових документів):

назва, пізнавальний номер ІМО, державна належність порт реєстрації (приписки), позивний сигнал,

ідентифікатор морської рухомої служби (MMSI номер);

найменування держави прапора, назви й адреси судновласників, операторів судна, а також агентів, якщо мова йде про іноземне судно;

тип судна;

назва й адреса фрахтувальника і тип чартеру;

дедвейт, чиста і повна водотоннажність і основні розміри;

засоби надання руху; характеристики двигунів;

коли, де і ким побудовано;

будь-які суттєві конструктивні особливості;

кількість палива, що перевозиться, та розташування паливних цистерн;

радіоустановка (тип, найменування);

радіолокатор (кількість, тип, найменування);

гірокомпас (тип, найменування);

авторульовий (тип, найменування);

обладнання для визначення місця судна (тип, найменування);

рятувальне устаткування та засоби (дати огляду і закінчення терміну дії).

Відомості про рейс:

порт, з якого почався рейс, і порт, у якому він повинен був закінчитися, із зазначенням дат;

докладні відомості про вантаж (вантажний план, сертифікати тощо);

розрахунок стійкості та міцності;

посадка судна, осадки (носом, кормою і на міделі) і наявність будь-якого крену;

останній порт заходу і дата відходу;

порт, до якого прямувало судно в той час, коли мала місце АМП;

будь-яка АМП під час рейсу, що могла суттєво вплинути на подію, або незвичний випадок, незалежно від того, чи здається він таким, що має відношення до події, чи ні;

план розташування приміщень на судні, включаючи вантажні приміщення, відстійні танки, цистерни для палива і мастила (схеми з міжнародного свідоцтва про запобігання забрудненню нафтою – ІОРР);

докладні відомості про паливо, прісну воду, баласт та їх витрати;

кількість членів екіпажу на борту;

кількість пасажирів на борту;

кількість інших людей на борту.

Відомості щодо потерпілих:

повне ім'я;

вік;

докладні відомості про тілесні ушкодження;

опис нещасного випадку;

особа, що спостерігає за роботою;

надання першої допомоги або інші заходи, ужиті на судні;

посада на судні;

диплом або кваліфікаційне свідоцтво спеціаліста;

кваліфікація;

дата видачі;

країна, орган, що видали диплом або кваліфікаційне свідоцтво;

- інші наявні в спеціаліста дипломи або свідоцтва;
  - стаж роботи на даному судні;
  - стаж роботи на подібних суднах;
  - стаж роботи на суднах інших типів;
  - стаж роботи на даній посаді;
  - стаж роботи на інших посадах;
  - кількість годин, відпрацьованих на вахті у день події, у попередні дні;
  - кількість годин сну за останні 96 годин перед подією;
  - будь які інші чинники на судні або особисті, що можуть впливати на сон;
  - чи є дана особа курцем, якщо це так, кількість сигарет, що викурюються за день;
  - звичайне споживання алкоголю;
  - споживання алкоголю безпосередньо перед подією або за попередні 24 години;
  - чи приписані ліки;
  - будь-які прийняті усередину не приписані ліки;
  - результати аналізів на вміст наркотиків і алкоголю у крові;
  - середовище, в якому трапилася подія.
- Відомості про наслідки АМП:
- кількість загиблих та зниклих членів екіпажу/пасажирів/інших осіб;
  - кількість серйозно травмованих членів екіпажу/пасажирів/інших осіб;
  - пошкодження;
  - забруднення навколишнього природного середовища.
2. Інформація щодо виявлених факторів, що сприяли виникненню АМП:
- тимчасові та постійні супутні фактори;
  - операційні та управлінські/організаційні супутні фактори;
  - суднові системи обладнання;
  - тип несправності суднового обладнання;
  - тип небезпечних матеріалів;

тип впливу небезпечних матеріалів;  
явище екологічного впливу;  
система зовнішніх агентів впливу;  
вплив завдання зовнішніх агентів.

3. Документи, надання яких для розслідування є обов'язковим:  
назва класифікаційного товариства, що здійснює технічний нагляд за судном;  
чинні й необхідні за законодавством свідоцтва;  
свідоцтва, які видані відповідно до МКУБ;  
свідоцтва, які видані відповідно до ОСПС;  
свідоцтва класифікаційного товариства або органів, що проводили огляд;  
судновий журнал;  
суднова роль;  
дані про кваліфікацію екіпажу;  
чорновий судновий журнал;  
стоянковий вахтовий журнал, виписки з вахтового журналу і журнал вантажних операцій;  
журнал роботи двигунів;  
машинний журнал;  
друкована форма реєстратора даних;  
курсограма;  
реверсограма;  
ехограма;  
журнал нафтових операцій;  
промірний журнал;  
журнал нічних розпоряджень капітана;  
журнал нічних розпоряджень старшого механіка;  
постійно чинні розпорядження капітана і старшого механіка;  
постійно чинні розпорядження компанії, настанови з експлуатації;

настанови компанії з безпеки;  
журнал реєстрації або записів поправок компаса;  
радіолокаційний журнал;  
графік планово-запобіжного обслуговування і ремонту;  
записи заявок на ремонт;  
трудові договори моряків;  
записи, що ведуться в барі (щоденні покупки, квитанції за рейс і т.ін.);  
записи про аналізи на вміст наркотиків і алкоголю в крові;  
список пасажирів;  
радіожурнал;  
журнал прийому прогнозу погоди;  
записи системи суднових повідомлень;  
план рейсу;  
карти і записи про коригування карт;  
настанови виробників щодо експлуатації і технічного обслуговування устаткування і механізмів;  
інша документація, що має відношення до розслідування.

#### 4. Надання допомоги під час та після АМП:

якщо зверталися за допомогою – у якій формі і за допомогою яких засобів;

якщо допомога була запропонована або надана – ким і якого характеру, а також, чи була допомога ефективною і компетентною;

якщо допомога була запропонована і відхилена – причини відмови.

#### 5. Якщо під час АМП використані рятувальні засоби необхідно вказати:

причини використання (термінова евакуація, залишення судна, підготовка екіпажу, розміщення на вимоги законодавства, затверджені випробовування тощо);

тип рятувальних засобів (система морської евакуації, надувні плоті, рятувальні або чергові шлюпки, плавучі апарати, підйомно-спускне



обладнання, рятувальні костюми, рятувальні жилети, інше), їх місткість та укомплектованість;

погодні умови:

висота хвилі, м (за спостереженням);

температура води в морі  $^{\circ}\text{C}$ ;

температура повітря  $^{\circ}\text{C}$ ;

кліматичний пояс.

6. У разі перекидання, небезпечного нахилення або повної загибелі судна необхідно вказати:

умови експлуатації судна (порожнем або завантажене, частково завантажене, з відсотком запасів, бункеру та пасажирів);

конструктивна осадка (до палуби перебірок на пасажирських суднах та палуби надводного борту для непасажирських суден або самої верхньої завершеної палуби, коли перебірки або палуба надводного борту не указані);

вантаж: місце розташування, фактор складування, тип та кількість палубного вантажу і пасажирів (за наявності);

кількість водного баласту (за наявності);

дані навколишнього середовища: довжина та висота хвилі, напрямок вітру відносно напрямку руху судна (градуси), напрямок хвиль відносно напрямку руху судна (градуси), потрапляння води на палубу (указати поширення, закриті/відкриті вразливі закриття під час АМП);

швидкість судна під час АМП;

назва, довжина та висота закритих надбудов та рубок над палубою;

бортові кілі: ширина, поширення по довжині, глибина закритого кіля (за наявності);

спосіб управління стерном судна під час АМП;

наявність особливих інструкцій щодо підтримки остійності, наприклад заповнення танків і т.п;

наявність будь-яких рейсових обмежень і/або заборон для судна.

## 7. Використання ГМЗЛБ та іншого радіобладнання:

- морський/і район/и ГМЗЛБ для яких радіобладнання встановлене;
- радіобладнання для передачі сигналів лиха та безпеки: засоби зв'язку (радіотелеграфія, радіотелефонія, суднова станція INMARSAT, DSC, аварійний радіобуй EPIRB) та частоти, що використовуються судном для повідомлень про лихо, повідомлень про лихо координаційним центром, SAR засоби зв'язку для координації; використання сигналів тривоги; змісту повідомлень про лихо; RCC(s), суден, берегової станції або берегових наземних станцій, які розпізнають повідомлення про лихо (місцевий час та координати); ускладнення щодо мови; засоби зв'язку в межах видимості, з урахуванням відбивання сигналу від іоносфери та стан атмосфери (наявність гідрометеорологічних явищ); опис радіообміну щодо лиха та визначення сигналів рятувальних суден, якщо судно було покинуте; деталі (частоти, тип активації і т.п.) та який LUT/CES або берегова станція отримали сигнал повідомлення суднових EPIRB або EPIRB (у разі їх використання) для сповіщення та/або визначення координатора рятувальної операції та інших суден, які залучаються до рятувальних операцій.

## 8. Обсяги інформація щодо потерпілих внаслідок нещасних випадків, пов'язаних з АМП наводяться для конкретних випадків:

- щодо кожної події з потерпілими;
- помилкової дії людини; відмови обладнання;
- ефекту небезпечності матеріалу;
- ефекту навколишнього природного середовища;
- впливу зовнішніх агентів.

## VIII. Додаткова інформація, необхідна у конкретних випадках

### 1. Пожежа, вибух:

як на судні була оголошена пожежна тривога?

яким чином кожна людина була оповіщена про пожежу?

де почалася пожежа?

як почалася пожежа (якщо відомо)?

яких термінових заходів було вжито?

стан протипожежного устаткування із зазначенням дат огляду і перевірки; вжиті екіпажем дії для локалізації, контролю та придушення вогню та вибухів в місці пожежі, час початку боротьби з вогнем після сигналу тривоги;

вогнегасники, які є в наявності:

типи, які є поблизу;

типи, які є на судні;

використані типи;

шланги, наявні та які були застосовані;

насоси, наявні та які були застосовані;

чи була подана вода для негайного використання?

чи були закриті вентиляційні канали, що ведуть до приміщення?

матеріал якого типу горів і матеріал якого типу знаходився поруч з місцем пожежі?

характеристика вогнестійкості матеріалу, із якого виготовлені перебірки навколо вогнища;

обмеження, викликані: а) димом; б) температурою; в) випарами;

свобода доступу;

наявність доступу до протипожежного устаткування;

готовність екіпажу – частота, тривалість, зміст і місця проведення навчальних пожежних зборів і навчань;

заходи, вжиті береговими і пожежними командами (пожежною частиною, іншим судном і т.п., використане обладнання, ефективність);

наявність процедур компанії або промисловості, у т.ч. з проведення робіт з відкритим вогнем на місці та правильність їх застосування, відповідність згаданим операціям;

пошкодження, що спричинені вогнем:

загибель або травмування людей;

вантажу;

судну;

скидання забруднюючих речовин.

## 2. Зіткнення.

При зіткненні суден, посадки на міліну (під час дрейфу, під час руху), контакту (з нерухомим об'єктом, з об'єктом на плаву, з літаючим об'єктом), наслідком яких є пошкодження корпусу судна, водоникнення, затоплення, повне руйнування.

Загальна положення:

місцеві та інші спеціальні правила плавання;

перешкоди, якщо вони були, для маневрування, наприклад, через інше судно, мілководдя або вузькості, навігаційні знаки, буї тощо;

обставини, що погіршують видимість і чутність, наприклад, положення сонця, осліплення береговими вогнями, сила вітру, шум на борту судна і перешкоди для візуального і/або слухового спостереження;

ведення прокладки по карті;

можливості для взаємодії суден;

Для кожного судна:

час, місцеположення, курс і швидкість (з указівкою методу, за допомогою якого вони були визначені), коли вперше стало відомо про присутність іншого судна;

докладні відомості про усі наступні зміни курсу і швидкості свого судна аж до моменту зіткнення;

пеленг, дистанція до іншого судна і його курс, а також, якщо спостереження велось візуально або за допомогою радіолокатора, час спостереження і наступні зміни пеленга та дистанції;

чи велася прокладка щодо іншого судна і яким методом (автоматична прокладка, на планшеті тощо) і копія прокладки, якщо є у наявності;

використане устаткування і прилади, режим їх використання та результати перевірки їх роботи (курсограф, радіолокатор, ехолот, тифон, сирена);

навігаційні вогні, денні сигнали і вогні суднового освітлення, наявні і працюючі на судні, а також навігаційні вогні, денні сигнали іншого судна і вогні суднового освітлення, які спостерігалися;

звукові сигнали, уключаючи туманні сигнали, що були подані судном, і час їхньої подачі, а також сигнали з іншого судна і час, коли вони були почуті;

чи велось слухове спостереження на ультракороткохвильовому каналі 16 частоти або на іншій частоті і які повідомлення були передані, отримані або випадково перехоплені;

наявність на судні радіожурналу ГМЗЛБ та наявність у ньому усіх належних записів;

кількість радіолокаторів, наявних на судні;

кількість радіолокаторів, що працювали під час події, із зазначенням шкал дальності, що використовувалися на кожному з них;

чи здійснювалося керування рулем вручну або за допомогою авторульового;

перевірка правильності керування рулем;

докладні відомості про спостереження;

частини кожного судна, з якими вони зіткнулися в перший момент, і кут взаємного місцеположення суден у цей час;

характер і розміри ушкодження;

чи додержувалося судно вимог законодавства про те, щоб повідомити іншому судну свою назву і національність, а також залишатися на місці після зіткнення?

### 3. Посадка на мілину:

докладні відомості про план рейсу або доказ того, що планування рейсу здійснювалося;

останнє точне місцеположення судна і метод його визначення;

наступні можливості для визначення місця або ліній положення за допомогою астрономічних способів або наземних орієнтирів, радіоприймача, GPS, радіолокатора або іншим способом, або за допомогою промірних галсів, а якщо це не робилося, то чому;

порівняння нуля карти з всесвітньою геодезичною системою;

стан погоди, припливні або інші течії після посадки на мілину;

вплив на показання компаса будь-якого магнітного вантажу, електричних перешкод або місцевої магнітної аномалії;

радіолокатор (радіолокатори), відповідні шкали дальності, що використовувалися, та докази того, що робота радіолокатора контролювалася і реєструвалася;

чи були відкориговані на дату події наявні карти, лоції за останнім повідомленням мореплавцям, що є в наявності на судні;

проміри глибин, коли і якими засобами проводилися;

виміри рівня рідини в цистернах, коли і якими засобами проводилися;

осадка судна до посадки на мілину і як вона була визначена;

місце посадки на мілину і як воно було визначено;

причини і характер будь-якої відмови двигуна або керування рулем до посадки на мілину;

готовність якорів, їхнє використання й ефективність;

характер і розміри ушкодження;

ужиті дії й переміщення судна після посадки на мілину.

#### 4. Затоплення:

посадка судна, крен, осадка (носом, кормою та на міделі) і висота надводного борту при виході з останнього порту і зміни, що сталися в результаті споживання запасів води і пально-мастильних матеріалів;

висота надводного борту, що відповідає зоні плавання і даті;

розрахунок навантаження, напруги в корпусі (прогин, перегин, скручування, перерізуючи сили);

докладні відомості про будь-яку перебудову корпусу або заміну устаткування після огляду і ким така перебудова і заміна санкціоновані;

стан судна, можливий вплив на морехідні якості;

дані про остійність судна і коли вони були визначені;

чинники, що впливають на остійність, наприклад, зміни конструкції, характер, вага, розподіл і зсув вантажу і баласту, вільні поверхні рідин у цистернах або вода, що вільно переміщається на судні;

розподіл на відсіки за допомогою водонепроникних перебірок;

розташування і водонепроникність люків, ілюмінаторів, бортових і інших отворів;

число і продуктивність насосів і їхня ефективність;

розташування приймальних патрубків;

причина і характер початкового надходження води усередину судна;

інші обставини, що ведуть до затоплення;

заходи, ужиті для запобігання затопленню;

координати місця, де затонуло судно, і як вони були встановлені;

передбачені і використані рятувальні засоби і будь-які утруднення, що виникли при їхньому використанні.

#### 5. Забруднення навколишнього природного середовища, що виникло в результаті АМП та його наслідки:

тип забруднювача;

номер ООН, клас небезпеки ІМО (якщо це потрібно);  
 тип упакування (якщо це потрібно);  
 кількість забруднювача на судні;  
 загублена кількість забруднювача;  
 спосіб розміщення і кріплення;  
 місце розміщення і кількість у кожному відсіку, контейнері;  
 реквізити (назва та адрес) виготовлювача, або вантажовідправника, або вантажоотримувача;  
 танки, приміщення, що одержали пробоїну;  
 танки, приміщення, що можуть одержати пробоїну;  
 заходи, ужиті для запобігання подальшим утратам;  
 заходи, ужиті для зменшення забруднення;  
 використані диспергенти, нейтралізувачі, якщо вони застосовувалися;  
 використані бонові загородження, якщо вони застосовувалися;  
 прямі пошкодження природних ресурсів:  
 шкода для морського природного середовища;  
 шкода для берегового природного середовища.  
 втрата живої природи:  
 вплив на птахів, вплив на морських молюсків, вплив на рибу, вплив на морські живі організми, у т.ч. безхребетні.  
 втрати рибного господарства:  
 плавникові риби;  
 аквакультура;  
 молюски (у разі наявності такої інформації).  
 пригнічення проживаючих організмів:  
 м'які проживаючі (солончаки, мангрові зарослі, мулисті);  
 берегової лінії (пляжні);  
 скальні прибережні/рифові, у т.ч. корали;  
 не має впливу;  
 вплив очікується (у разі наявності такої інформації).



6. Навали на берегові споруди та платформи:

докладні схеми розміщення кранів та берегових перевантажувачів на причалах на час АМПІ;

наявність на причалах відбійного захисту та кранців;

стан погодних умов та напрямок течії у порту.

7. Утрата палубного вантажу:

стан погодних умов у зоні АМПІ та вплив їх на стан судна;

докладні схеми розміщення палубного вантажу.

8. Утрата об'єкта, що буксирується, наявність документів щодо виконання заходів стосовно:

розрахунку остійності на період буксирування та відповідних цьому розрахунку осадки та посадки судна;

акта водолазного огляду судна перед буксируванням;

схеми конвертування судна;

підтвердження огляду усього водонепроникного та брызкозахистного обладнання, цілісність замикальних пристроїв для всіх люків, клапанів, повітряних труб, вентиляції та інших отворів, через які вода може потрапити в корпус судна;

розкріплення пера руля (поворотної насадки) судна в діаметральній площині судна;

застопорення гвинта судна від обертання;

готовності для використання якірного обладнання судна;

проведення замірів для виявлення наявності нафтопродуктів в танках з метою уникнення забруднення навколишнього природного середовища;

наявності баласту;

стану погодних умов у зоні АМПІ та впливу їх на стан судна й об'єкта, що буксирується;

розрахунку буксирної лінії;  
розрахунки зон резонансної качки.

9. У всіх випадках, коли предметом розслідування є зіткнення або посадка на мілину і причиною є робота двигуна, капітану або вахтовому помічнику капітана та іншим особам, що інформовані про ситуацію, повинні бути поставлені питання щодо того, чи виконувалися невідкладно команди, передані в машинне відділення. Якщо в особи, що проводить розслідування, є якісь сумніви щодо цього, вона повинна згадати про це у своїй доповіді.

10. Особи, що проводять розслідування, повинні брати до уваги підтверджуючу інформацію від незалежних зовнішніх джерел, таких як записи радіолокаційного зображення або переговорів, надані системами керування прямування суден, береговими радіолокаційними системами і системами радіоспостереження, морськими рятувально-координаційними центрами, медичні звіти.

11. Капітан судна повинен засвідчити справжність усіх документів і підписати всі копії документів із тим, щоб завірив їх, а також засвідчити відповідні дати й час.

## ІХ. Облік і аналіз аварійних морських подій

1. Облік і аналіз АМП, здійснюється компетентним органом з розслідування АМП з торговельними суднами, компетентний орган з розслідування АМП з суднами флоту рибного господарства, капітанами морських портів та судовласниками з метою систематизації й узагальнення характеристик АМП для завчасного виявлення і своєчасного запобігання обставинам, що можуть загрожувати безпеці судноплавства, та вжиття заходів щодо попередження АМП.

Компетентний органом з розслідування АМП з торговельними суднами, компетентний орган з розслідування АМП з суднами флоту рибного господарства інформують відповідні центральні органи виконавчої влади щодо вжитих заходів.

2. Компетентний орган з розслідування АМП з торговельними суднами веде реєстрацію АМП, що відносяться до сфери відповідальності, у Журналі реєстрації аварійних морських подій (додаток 4), і окремо тих, що сталися із суднами, які перевозять небезпечні вантажі, у Журналі реєстрації аварійних морських подій з небезпечними вантажами (додаток 5).

3. Компетентний орган з розслідування АМП з торговельними суднами, компетентний орган з розслідування АМП з суднами флоту рибного господарства ведуть облік АМП у цілому із суднами України, що відносяться до сфери відповідальності кожної з них, а також створюють і підтримують відповідну базу даних, яка дозволяє ефективно та оперативно використовувати інформацію про АМП усім зацікавленим органам державного управління, установам, організаціям і підприємствам в цілях аналізу та статистики АМП.

Форма обліку АМП і структура бази даних АМП затверджуються компетентним органом з розслідування АМП з торговельними суднами, з урахуванням рекомендацій ІМО.

4. Капітани морських портів ведуть документальний та комп'ютерний облік усіх АМП, які розслідують.

При зіткненні двох або декількох суден облік ведеться окремо для кожного судна, що причетне до АМП, з урахуванням окремої класифікації АМП для кожного з цих суден.

Документальний облік ведеться в Журналі обліку аварійних морських подій за формою, наведеною у додатку 6 до цього Положення.

На кожну АМП заводиться справа, якій присвоюється номер, за яким в журналі зареєстрована заява капітана судна про АМП.

Комп'ютерний облік АМП виконується в обсязі інформації, не меншому, ніж передбачено журналом обліку АМП.

5. Відомості про АМП, документальні докази обставин АМП, матеріали розслідувань, проведених капітаном судна, а також копії актів будь-яких розслідувань АМП, у тому числі розслідування, здійснені альтернативними комісіями, створеними за ініціативою судновласника, обліковуються і зберігаються у судновласника або на судні в порядку, установленому судновласником.

6. Копії матеріалів і актів розслідування АМП, що складені комісіями всіх рівнів, направляються до компетентного органу з розслідування АМП з торговельними суднами або компетентного органу з розслідування АМП з суднами флоту рибного господарства (згідно з розподілом відповідальності за розслідування АМП) електронною поштою і на паперових носіях у тижневий термін після завершення розслідування.

Оригінали матеріалів і актів розслідування АМП зберігаються до остаточного розслідування у справах відповідної комісії чи у капітана порту (якщо розслідування здійснювалося ним) або до завершення цивільних, адміністративних або кримінальних справ, якщо такі виникнуть у зв'язку з АМП, після чого надсилаються до компетентного органу з розслідування АМП з торговельними суднами або компетентного органу з розслідування АМП з суднами флоту рибного господарства.

7. Компетентний орган з розслідування АМП з торговельними суднами та компетентний орган з розслідування АМП з суднами флоту рибного господарства щодо суден, що відносяться до сфери їхньої відповідальності:

ведуть повний документальний облік АМП, що сталися з українськими суднами;

складають реєстр АМП;

виконують аналіз АМП;

здійснюють остаточну класифікацію АМП;

здійснюють архівне збереження матеріалів розслідування;

створюють і підтримують відповідну базу даних, яка дозволяє оперативно та ефективно одержувати і використовувати інформацію про АМП усіма заінтересованими юридичними та фізичними особами в порядку, передбаченому законодавством України про інформацію.

Аналіз АМП, що здійснюється компетентним органом з розслідування АМП з торговельними суднами або компетентний орган з розслідування АМП з суднами флоту рибного господарства проводиться з використанням статистичної методології обліку кожного виду АМП, кожної помилки, що призвела до АМП, і кожної надзвичайної або потенційно небезпечної ситуації, що передувала АМП. Він має бути спрямований на виявлення, вивчення і узагальнення відомостей про:

АМП та їх причини;

залежність АМП від інтенсивності характерних для сучасного судноплавства;

вплив на АМП недосконалих інженерних і технологічних рішень у відношенні конструкції й устаткування судна, берегових споруд, технічний фактор у виникненні АМП;

загибель суден, у тому числі, за їх типами та кількістю АМП для виявлення їх питомої ваги за вибрані періоди часу;

розслідування дуже серйозних і серйозних АМП та розроблені рекомендації за результатами їх розслідування;

втрати фінансові, технічні та інших ресурсів;

результати перевірок, оглядів суден;

кількість інцидентів і порушень відповідно до МАРПОЛ 73/78, екологічний фактор у виникненні АМП;

організаційний фактор у виникненні АМП;

роль людського фактора у виникненні АМП;

вплив зовнішнього фактора;

заходи із запобігання АМП;

інші матеріали, пов'язані з безпекою судноплавства, отримані за допомогою спостережень, оцінок і прогнозів АМП.

Матеріали розслідування АМП зберігаються компетентним органом з розслідування АМП з торговельними суднами та компетентним органом з розслідування АМП з суднами флоту рибного господарства в установленому порядку, але не менше п'яти років з дня завершення розслідування, реєстр АМП – без строку.

8. Результати розслідування серйозних і дуже серйозних аварій після здійснення їхньої остаточної класифікації доводяться компетентним органом з розслідування АМП з торговельними суднами, згідно з вимогами щодо звітів з розслідування аварій та інцидентів у морі (гармонізовані процедури ІМО), до Всесвітньої морської інтегрованої інформаційної системи ІМО.

Начальник Управління безпеки на  
транспорті та технічного регулювання

А.В. Щелкунов



## АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

### проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами»

#### I. Визначення проблеми

Протягом часу дії наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.05.2006 № 516 «Про затвердження Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 09.08.2006 за № 959/12833 (із змінами) (далі – наказ), набрали чинності:

зміни до Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року (далі – СОЛАС-74) (глава XI-1/6, глава I/21) та Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року (далі – МАРПОЛ-73/78) (стаття 12), згідно з якими аварійні морські події (далі – АМП) підлягають обов'язковому розслідуванню;

Кодекс міжнародних стандартів та рекомендованої практики розслідування аварій та інцидентів на морі (Кодекс ІМО з розслідування морських аварій), прийнятий Комітетом MSC ІМО 16.05.2008 Резолюцією MSC.255(84);

керівництво по застосуванню Кодексу ІМО з розслідування морських аварій, прийняте Асамблеєю ІМО 04.11.2013 Резолюцією А.1075(28);

циркулярний лист ІМО MSC-MERC.3/Circ.4 від 28 серпня 2013 року щодо звітів про розслідування аварій та інцидентів у морі (гармонізовані процедури), згідно з яким встановлено обсяги передачі даних щодо АМП до Глобальної інтегрованої морської системи ІМО.

Крім того, Європейський Союз прийняв Директиву ЄС 2009/18/ЄС від 23.04.2009 щодо встановлення фундаментальних принципів управління розслідуванням у сфері морського транспорту (далі – Директива ЄС).

Зазначеними документами запроваджуються стандарти розслідування АМП та звітності. Зокрема, до законодавства внесено зміни щодо класифікації АМП та включено відомості щодо опрацювання даних стосовно АМП.

Таким чином, розроблений Міністерством інфраструктури України проект наказу «Про внесення змін до Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами» спрямований на виконання положень міжнародних конвенцій СОЛАС-74, МАРПОЛ-73/78 в частині приведення процедури розслідування АМП у відповідність із стандартами та рекомендаціями ІМО та ЄС.

Реалізація акта вплине на:

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

## II. Цілі державного регулювання

Головною метою прийняття запропонованого регуляторного акта є приведення законодавства України у відповідність із міжнародними конвенціями СОЛАС-74 та МАРПОЛ-73/78, стороною яких є Україна, гармонізація законодавства України із законодавством Європейського Союзу щодо стандартів розслідування АМП та звітності.

## III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

### 1. Визначення альтернативних способів

| Вид альтернативи  | Опис альтернативи   |
|---|---|
| Альтернатива 1.<br>Збереження чинного регулювання   | Не забезпечить запровадження міжнародних стандартів розслідування АМП. Таким чином, цей спосіб є недоцільним  |
| Альтернатива 2.<br>Внесення змін до Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.05.2006 № 516, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 09.08.2006 за № 959/12833 | Реалізація акта сприятиме стандартизації процесів розслідування АМП і запровадить єдині підходи до аналізу можливих причин та факторів виникнення аварійних подій, дасть змогу підвищити рівень безпеки пасажирських та вантажних перевезень на морському транспорті.<br>Цілі державного регулювання буде досягнуто та забезпечено принципи державної регуляторної політики |



Інші способи, що не передбачають розроблення та затвердження змін до Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.05.2006 № 516, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 09.08.2006 за № 959/12833, є неприйнятними, оскільки вирішення порушеної проблеми лежить передусім у правовій площині, адже міжнародно-правовими документами, зазначеними у розділі I цього аналізу, та підпунктом 2 пункту 2 розділу 7 Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 20.11.2003 № 904 (із змінами), зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 19.12.2003 за № 1193/8514, визначено, що усі аварійні події підлягають розслідуванню.

## 2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави.

| Вид альтернативи  | Вигоди   | Витрати |
|---|--|---------|
| Альтернатива 1.<br>Збереження чинного регулювання   | X  | X       |
| Альтернатива 2.<br>Внесення змін до Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.05.2006 № 516, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 09.08.2006 за № 959/12833 | Приведення порядку розслідування та кваліфікації АМП у відповідність із вимогами міжнародних конвенцій СОЛАС-74, МАРПОЛ-73/78, Кодексу ІМО з розслідування морських аварій а також Директиви ЄС 2009/18/ЕС | X       |

## 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   |
| Питома вага групи у загальній кількості, відсотків                             | н/д    | н/д     | н/д  | н/д   | н/д   |

| Вид альтернативи  | Вигоди  | Витрати |
|---|---|---------|
| Альтернатива 1.<br>Збереження чинного регулювання   | X   | X       |
| Альтернатива 2.<br>Внесення змін до Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.05.2006 № 516, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 09.08.2006 за № 959/12833 | Підвищення рівня безпеки пасажирських та вантажних перевезень на морському транспорті | X       |

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.

| Сумарні витрати за альтернативами   | Сума витрат, гривень |
|---|----------------------|
| <p>Альтернатива 1.</p> <p>Збереження чинного регулювання.</p> <p>Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта</p>   | X                    |
| <p>Альтернатива 2.</p> <p>Внесення змін до Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.05.2006 № 516, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 09.08.2006 за № 959/12833.</p> <p>Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта</p> | X                    |

#### IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

| Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми) | Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки) | Коментарі щодо присвоєння відповідного бала   |
|--|---|---|
| <p>Альтернатива 1.</p> <p>Збереження чинного регулювання</p>           | 1   | Класифікація аварійних морських подій відрізняється від міжнародних рекомендацій. Під час розслідування не здійснюється детальне вивчення всіх факторів, які впливають на АМП |
| Альтернатива 2.  |   |   |

|  |   |  |
|--|---|--|
| Внесення змін до Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.05.2006 № 516, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 09.08.2006 за № 959/12833 | 4 | Класифікації і розслідування АМП здійснюється згідно з міжнародними стандартами. Під час розслідування більш детально вивчаються всі фактори, які впливають на АМП |
|--|---|--|

| Рейтинг результативності   | Вигоди (підсумок)  | Витрати (підсумок)        | Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу  |
|--|--|---------------------------|---|
| Альтернатива 1. Збереження чинного регулювання   | Вигоди відсутні  | Витрати не передбачаються | Вигоди відсутні   |
| Альтернатива 2. Внесення змін до Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами, затвердженого наказом Міністерства транспорту та | Більш детально вивчення факторів, які сприяють виникненню АМП. Класифікації і розслідування АМП здійснюється згідно з міжнародними | Витрати не передбачаються | Класифікації і розслідування АМП здійснюється згідно з міжнародними стандартами; Під час розслідування більш детально вивчаються всі фактори, які |

|   |   |  |   |
|---|---|--|---|
| зв'язку України від 29.05.2006 № 516, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 09.08.2006 за № 959/12833   | стандартами   |  | впливають на АМП. Забезпечується можливість апобігання виникненню АМП в майбутньому |
| Рейтинг   | Аргументи щодо обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи  |  | Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта          |
| Альтернатива 1.<br>Збереження чинного регулювання   | X   |  | X   |
| Альтернатива 2.<br>Внесення змін до Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 24.09.2006 № 516, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 09.08.2006 за № 959/12833 | Класифікація АМП здійснюється згідно з міжнародними стандартами.<br>Більш детально вивчаються фактори, які сприяють виникненню АМП;<br>Забезпечується можливість запобігання виникненню АМП в майбутньому |  | Відсутній ризик зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта        |

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

Механізмом, який забезпечить розв'язання зазначеної проблеми, є прийняття регуляторного акта, що вдосконалив нормативно-правове регулювання питань проведення розслідування АМП відповідно до Кодексу міжнародних стандартів та рекомендованої практики розслідування аварій та інцидентів на морі.

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

Реалізація наказу сприятиме зменшенню навантаження на осіб, які проводять розслідування.

Негативний вплив зовнішніх факторів на дію регуляторного акта відсутній.

Реалізація регуляторного акта не потребуватиме додаткових витрат та ресурсів органів виконавчої влади та суб'єктів господарювання.

**VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта**

Передбачається, що регуляторний акт набере чинності відповідно до законодавства. Строк дії регуляторного акта пропонується не обмежувати в часі.

**VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта**

Реалізація регуляторного акта, у разі його прийняття, буде характеризуватися такими чинниками:

1) розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів, пов'язаних з дією акта, – не призведе до збільшення надходжень до бюджету;

2) кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюється дія акта, – перевізники, користувачі морськими шляхами (юридичні і фізичні особи);

3) розмір коштів і час, що витратимуться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, пов'язаними з виконанням вимог регуляторного акта, – не передбачається додаткових витрат коштів суб'єктами господарювання та/або фізичними особами;

4) рівень інформованості суб'єктів з основних положень проекту регуляторного акта – середній, проект регуляторного акта розміщено на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України у розділі «Регуляторна діяльність».

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

Відстеження результативності дії регуляторного акта буде здійснювати Державна служба України з безпеки на транспорті за показниками

результативності наказу.

**Базове відстеження** результативності дії акта буде здійснено після набрання чинності цим актом, але не пізніше дня, з якого починається проведення повторного відстеження шляхом аналізу статистичних даних.

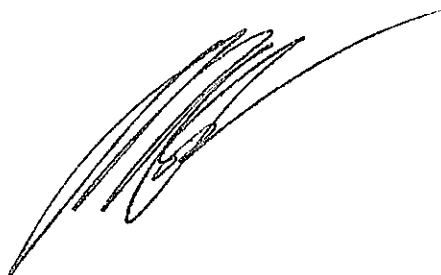
**Повторне відстеження** результативності дії акта здійснюватиметься через рік з дня набрання чинності цим актом шляхом аналізу статистичних даних порівняно з показниками базового відстеження, але не пізніше ніж через два роки з дня набрання чинності цим актом.

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

Міністр інфраструктури України

В. Омелян

«\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2017 р.



# Повідомлення про оприлюднення

проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами».

30 Серпня 2017, 11:25

Оголошення Регуляторна діяльність Повідомлення про оприлюднення

Проект наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами» розроблено Державною службою України з безпеки на транспорті відповідно до Кодексу торговельного мореплавства України, Закону України «Про морські порти України» та підпункту 69 пункту 4 Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 року № 460.

Проектом регуляторного акта передбачається спрощення процедури розслідування аварійних подій на внутрішніх водних шляхах України, зокрема у разі аварійних подій, які не відносяться до дуже серйозних аварій та серйозних аварій складання акта розслідування за спрощеною формою.

Крім того, включення до аварійних подій забруднення та сильне забруднення навколишнього природного середовища із суден у відповідності з Кодексом міжнародних стандартів та рекомендованої практики розслідування аварій та інцидентів на морі, затвердженого резолюцією від 16 травня 2008 року MSC.255(84) Комітету з безпеки на морі (MSC IMO).

Проект регуляторного акта та відповідний аналіз регуляторного впливу оприлюднено на офіційній сторінці веб-сайту Міністерства інфраструктури: [www.mtu.gov.ua](http://www.mtu.gov.ua), у розділі «Діяльність/регуляторна діяльність».

Зауваження та пропозиції до проекту наказу Міністерства інфраструктури України «Про внесення змін до Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами» можуть надсилатися заінтересованими юридичними та фізичними особами протягом 30 календарних днів з дати опублікування проекту наказу до Державної служби України з безпеки на транспорті на адресу: пр. Перемоги, 14, м. Київ, 01135, або в електронному вигляді за адресою: email: [ap.wt@dsbt.gov.ua](mailto:ap.wt@dsbt.gov.ua)