



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 відповідно до статті 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» надсилає на погодження проєкт постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України» (далі – проєкт акта).

Просимо прогодити проєкт акта в найкоротший строк.

- Додатки:
1. Копія проєкту акта на 1 арк. в 1 прим.
 2. Порівняльна таблиця до проєкту акта на 2 арк. в 1 прим.
 3. Аналіз регуляторного впливу до проєкту акта на 9 арк. в 1 прим.
 4. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення проєкту акта на 1 арк. в 1 прим.

Міністр

Владислав КРИКЛІЙ

415588 *

Микола Мельник 351 44 80



№3931/46/14-20 від 20.11.2020

Міністерство інфраструктури України

Повідомлення про оприлюднення проекту постанови Кабінету Міністрів України

«Про внесення змін до Порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України»
19 Листопада 2020, 10:30

Проект постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України» (далі – проект акта) розроблено з метою зменшення несприятливого впливу на морське середовище та здоров'я людини, підвищення рівня екологічної безпеки та безпеки мореплавства в цілому, відповідно до вимог Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, зміненої протоколом 1979 року, Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 530/2012 від 13 червня 2012 року про прискорення запровадження вимог про подвійний корпус або еквівалентну конструкцію для нафтоналивних однокорпусних суден.

Прийняття проекту акта підвищить рівень безпеки шляхом установлення вимог щодо подвійного корпусу або еквівалентної конструкції для нафтоналивних однокорпусних суден і заборони транспортування внутрішніми водними морськими шляхами України та до/із морських портів, прибережних морських терміналів України важких нафтопродуктів в однокорпусних нафтових танкерах.

Зауваження та пропозиції до наказу приймаються протягом місяця від зацікавлених юридичних та фізичних осіб у письмовому та електронному вигляді за адресами:

1) Державна регуляторна служба України: вул. Арсенальна, 9/11, м. Київ, 01011, тел. (044) 254-56-73, e-mail: inform@dkrp.gov.ua

2) Міністерство інфраструктури України: проспект Перемоги, 14, м. Київ, 01135; e-mail: miy@mtu.gov.ua, m.melnyk@mtu.gov.ua, lesyav@mtu.gov.ua

Адреса цієї сторінки: <http://mtu.gov.ua/news/32394.html>

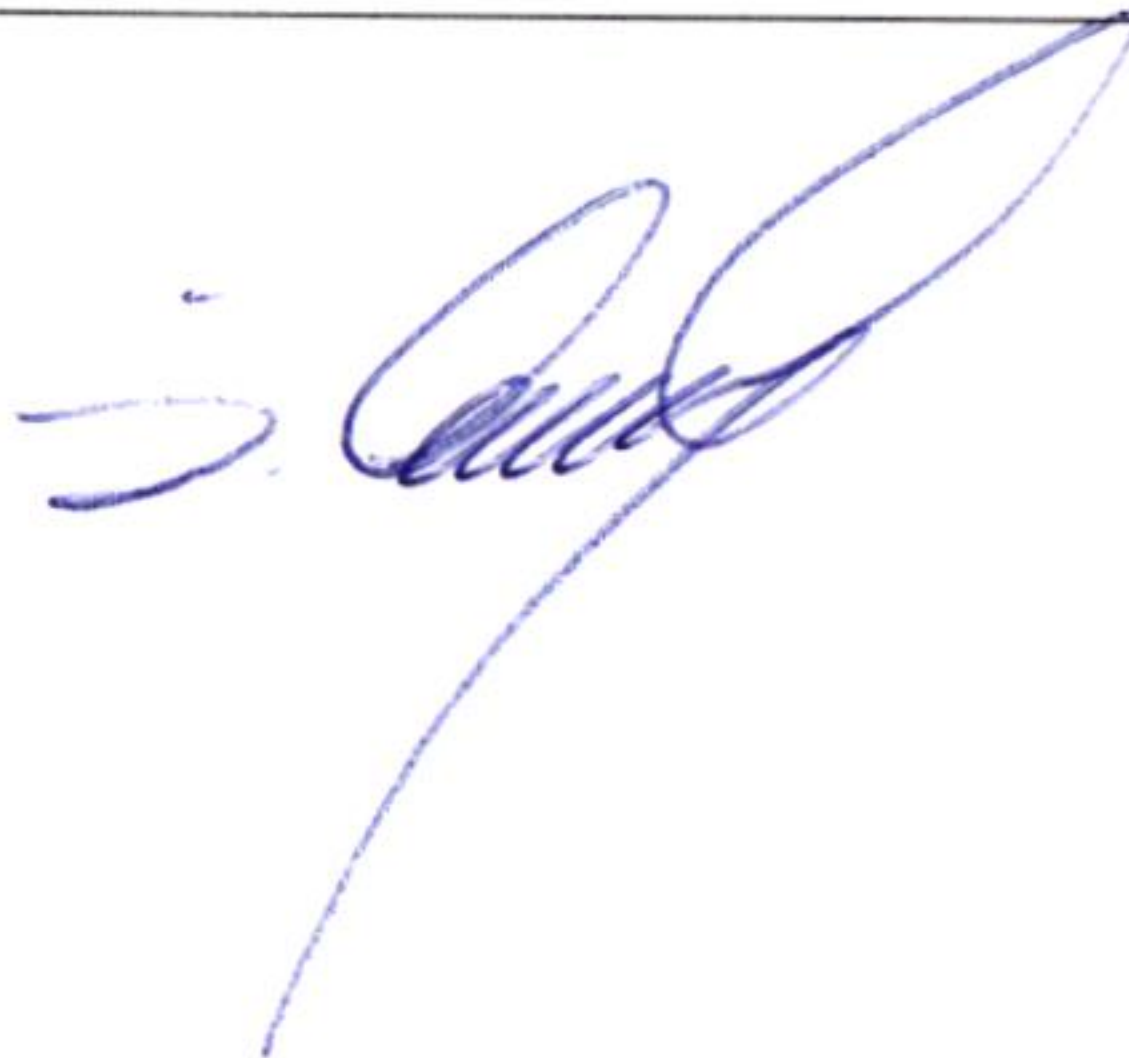
При використанні матеріалів посилання на джерело - обов'язкове

ПОРІВНЯЛЬНА ТАБЛИЦЯ
до проєкту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Порядку ведення
Державного суднового реєстру України і Суднової книги України»

Зміст положення акта законодавства	Зміст відповідного положення проєкту акта	Пояснення змін
<p>Розділ I</p> <p>3. У цьому Порядку терміни вживаються у значенні, передбаченому Кодексом торговельного мореплавства України.</p>	<p>3. У цьому Порядку терміни вживаються у значенні, передбаченому Кодексом торговельного мореплавства України, Міжнародною конвенцією про запобігання забрудненню з суден 1973 року, із змінами, що внесені Протоколом 1978 року до неї.</p>	<p>Внесення змін необхідно у зв'язку з необхідністю розуміння терміну, «нафтовий танкер», що визначений у підпункту 2.5 пункту 2 Додатка I до Міжнародної конвенції про запобігання забрудненню з суден 1973 року, зміненої Протоколом 1978 року до неї</p>
<p>Розділ II</p> <p>12. Реєстрації у Державному судновому реєстрі України підлягають:</p> <p>а) пасажирські, наливні судна, судна, призначені для перевезень небезпечних вантажів, а також буксири незалежно від потужності головних двигунів і валової місткості;</p> <p>б) самохідні судна, не зазначені в підпункті "а" цього пункту, з потужністю головних двигунів 55 кВт і більше;</p> <p>в) судна, не зазначені в підпунктах "а" і "б" цього пункту, валовою місткістю 80 одиниць і більше.</p>	<p>12. Реєстрації у Державному судновому реєстрі України підлягають:</p> <p>а) пасажирські, наливні судна, судна, призначені для перевезень небезпечних вантажів, а також буксири незалежно від потужності головних двигунів і валової місткості;</p> <p>б) самохідні судна, не зазначені в підпункті "а" цього пункту, з потужністю головних двигунів 55 кВт і більше;</p> <p>в) судна, не зазначені в підпунктах "а" і "б" цього пункту, валовою місткістю 80 одиниць і більше.</p>	<p>Внесення змін необхідно у зв'язку з необхідністю імплементації пункту 1 статті 4 Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 530/2012 від 13 червня 2012 року про прискорення запровадження вимог про подвійний корпус або еквівалентну конструкцію для нафтоналивних однокорпусних суден</p>

	<p>Не підлягають реєстрації у Державному судновому реєстрі нафтові танкери, які не відповідають вимогам щодо подвійного корпусу чи еквівалентної конструкції, що встановлені правилами 19 і 28 Додатка I до Міжнародної конвенції про запобігання забрудненню з суден 1973 року із змінами, що внесені Протоколом 1978 року до неї, а також нафтові танкери віком 25 років та більше після дати постачання судна, яка визначається пунктами 28.1-28.9 правила 1 зазначеного Додатка.</p>	
--	--	--

Генеральний директор Direktoraty
морського та річкового транспорту



Ярослав ІЛІСЕВІЧ

« » _____ 2020 р.



КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

ПОСТАНОВА

від

2020 р. №

Київ

Про внесення змін до Порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України

Кабінет Міністрів України постановляє:

Внести до Порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 26 вересня 1997 р. № 1069 (Офіційний вісник України, 1997 р., число 40, с. 24; 2004 р., № 30, ст. 2016), такі зміни:

пункт 3 після слів «Кодексом торговельного мореплавства України» доповнити словами та цифрами «, Міжнародною конвенцією по запобіганню забрудненню з суден 1973 року із змінами, що внесені Протоколом 1978 року до неї»;

пункт 12 доповнити новим абзацом такого змісту:

«Не підлягають реєстрації у Державному судновому реєстрі нафтові танкери, які не відповідають вимогам щодо подвійного корпусу чи еквівалентної конструкції, що встановлені правилами 19 і 28 Додатка I до Міжнародної конвенції про запобігання забрудненню з суден 1973 року із змінами, що внесені Протоколом 1978 року до неї, а також нафтові танкери віком 25 років та більше після дати постачання судна, яка визначається пунктами 28.1-28.9 Правила 1 зазначеного Додатка.».

Прем'єр-міністр України

Денис ШМИГАЛЬ

В. Кравчук

АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ
проекту постанови Кабінету Міністрів України
«Про внесення змін до Порядку ведення Державного суднового реєстру
України і Суднової книги України»

I. Визначення проблеми

Забруднення Світового океану нафтою та нафтопродуктами – одна з глобальних екологічних проблем. Велику шкоду морським екосистемам завдають морські перевезення. Танкерами перевозять щорічно близько 2 млрд тонн нафти та нафтопродуктів.

Найбільші втрати нафти пов'язані з її транспортуванням із районів добування. Аварійні ситуації, скид за борт танкерами промивних і баластних вод обумовлюють наявність постійних полів забруднення на трасах морських шляхів. Втрати відбуваються навіть у разі безаварійної роботи морського транспорту. Але під час аварій, коли може розлитися до 40–50 тис. тонн нафти, уражається поверхня площею близько 100 км².

У листопаді 2002 року біля узбережжя Іспанії розламався і затонув однокорпусний нафтоналивний танкер «Prestige». У море потрапили 64 тис. тонн мазуту. На ліквідацію наслідків аварії витрачено € 2,5 млн. Після цього випадку ЄС заклав однокорпусним танкерам доступ у свої води.

22.11.2019 сталася аварійна морська подія з танкером-бункерувальником «DELFI», що призвело до забруднення Чорного моря в районі міста Одеси.

Проектом постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України» (далі – проект акта) пропонується підвищити рівень безпеки шляхом установлення вимог щодо подвійного корпусу або еквівалентної конструкції для нафтоналивних однокорпусних суден та заборони реєстрації у Державному судновому реєстрі нафтових танкерів, які не відповідають вимогам щодо подвійного корпусу чи еквівалентної конструкції, що встановлені правилами 19 і 28 Додатка I до Міжнародної конвенції про запобігання забрудненню з суден 1973 року із змінами, що внесені Протоколом 1978 року до неї, а також нафтові танкери віком 25 років та більше після дати постачання судна, яка визначається пунктами 28.1-28.9 правила I Додатка I до MARPOL.

Очікуваними перевагами запровадження таких змін є зменшення несприятливого впливу на морське середовище та здоров'я людини, підвищення рівня екологічної безпеки та безпеки мореплавства в цілому.

Реалізація акта вплине на:

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

II. Цілі державного регулювання

Проект акта розроблений з метою забезпечення виконання вимог Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, із змінами, що внесені протоколом 1978 року, імплементації Регламенту Європейського Парламенту та Ради № 530/2012 від 13 червня 2012 року про прискорення запровадження вимог про подвійний корпус або еквівалентну конструкцію для нафтоналивних однокорпусних суден та на виконання пункту 49 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 жовтня 2017 року № 747.

Досягнення цілі державного регулювання передбачається за рахунок встановлення вимог щодо подвійного корпусу або еквівалентної конструкції для нафтоналивних однокорпусних суден і заборони транспортування внутрішніми водними морськими шляхами України та до/із морських портів, прибережних морських терміналів України важких нафтопродуктів в однокорпусних нафтових танкерів.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів.

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	Відсутність вимог щодо подвійного корпусу або еквівалентної конструкції для нафтоналивних однокорпусних суден і заборони транспортування внутрішніми водними морськими шляхами України та до/із морських портів, прибережних морських терміналів України важких нафтопродуктів в однокорпусних нафтових танкерах збільшує ймовірність загрози забруднення морського середовища нафтопродуктами, а також унеможливилює виконання зобов'язань, взятих Україною відповідно до Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі – Угода про асоціацію) та Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, із змінами, що внесені протоколом 1978 року (далі – Конвенція MARPOL 73/78)

Альтернатива 2. Прийняття постанови Кабінету Міністрів України	Реалізація акта дасть змогу підвищити рівень безпеки перевезень нафтопродуктів морським транспортом. А також, впливатиме на екологію та навколишнє природне середовище знижуючи рівень небезпеки техногенного характеру
---	---

Інші способи, що не передбачають прийняття регуляторного акта, є неприйнятними, оскільки вирішення порушеної проблеми лежить передусім у правовій площині.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей.

Врегулювання відносин, пов'язаних із використанням нафтових танкерів, що не відповідають вимогам правил Конвенції MARPOL 73/78 щодо двокорпусної конструкції і подвійного дна для нафтових танкерів, під час здійснення ними перевезення нафтопродуктів та заходження/виходу до/із порту, є оптимальним способом досягнення цілей.

Отже, враховуючи зазначене, запропонована альтернатива 2 є найбільш доцільною для сфер інтересів держави, громадян та суб'єктів господарювання.

Оцінка впливу на сферу інтересів держави.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	-	Збільшення витрат (у тому числі у вигляді відшкодувань, компенсацій, витрат на ліквідацію наслідків можливих розливів нафти) як суб'єктів господарювання так і державного та місцевих бюджетів
Альтернатива 2. Прийняття постанови Кабінету Міністрів України	Підвищення рівня безпеки перевезень морським транспортом, виконання міжнародних зобов'язань, взятих Україною відповідно до Угоди про асоціацію та Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року	Додаткових витрат не очікується

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	7	н/д	н/д	7
Питома вага групи загальній кількості, відсотків	н/д	100	н/д	н/д	100

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	-	Збільшення витрат (у тому числі у вигляді відшкодувань, компенсацій, витрат на ліквідацію наслідків можливих розливів нафти) як суб'єктів господарювання так із державного та місцевих бюджетів
Альтернатива 2. Прийняття постанови Кабінету Міністрів України	Підвищення рівня безпеки перевезень морським транспортом та покращення міжнародного іміджу і конкурентоспроможності судноплавства України	Витрати на придбання нових танкерів для перевезення нафтопродуктів або модернізація існуючих (для кожного суб'єкта господарювання витрати індивідуальні, оскільки залежать від типу, розміру, кількості та обсягу необхідної модернізації). У зв'язку з цим, встановити витрати суб'єктів господарювання не є можливим.

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці «Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта»)	Визначити розмір витрат на одного суб'єкта не є можливим, оскільки витрати виникатимуть у разі забруднення навколишнього природного середовища, а їх розмір прямо залежить від виду та характеристик забруднюючої речовини, об'єму (кількості) та характеру забруднення
Альтернатива 2. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання великого і середнього підприємництва згідно з додатком 2 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта (рядок 11 таблиці «Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта»)	Для кожного суб'єкта господарювання витрати індивідуальні, оскільки залежать від типу, розміру, кількості та обсягу необхідної модернізації. У зв'язку з цим, встановити витрати суб'єктів господарювання не є можливим*

*Слід зазначити, що відповідно до Конвенції MARPOL 73/78, нафтовим танкерам дедвейтом 600-5000 тон може бути дозволено перевезення легких сортів нафтопродуктів щільністю до 900 кг/м³. Нафтові танкери, які наразі перебувають під Державним прапором України використовуються для перевезення саме таких вантажів. У зв'язку з цим, для продовження здійснення господарської діяльності із перевезення вищезазначених вантажів наявними суднами, додаткових витрат для суб'єктів господарювання не передбачається.

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян.

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	Зростання рівня загрози виникнення розливів нафти та забруднення навколишнього середовища	-
Альтернатива 2.	Зменшення	-

Прийняття постанови Кабінету Міністрів України	ймовірності виникнення розливів нафти та забруднення навколишнього середовища	
--	---	--

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
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	1	Зростання рівня загрози виникнення розливів нафти та забруднення навколишнього середовища
Альтернатива 2. Прийняття постанови Кабінету Міністрів України	4	Врегулювання відносин, пов'язаних із використанням нафтових танкерів, що не відповідають вимогам правил Конвенції MARPOL 73/78 щодо двокорпусної конструкції і подвійного дна для нафтових танкерів, під час здійснення ними перевезення нафтопродуктів та здійснення заходження/виходу до/із порту. Виконання міжнародних зобов'язань, узятих Україною відповідно до Угоди про асоціацію та Конвенції MARPOL 73/78

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	-	Збільшення ймовірності виникнення розливів нафти	Вигоди відсутні, витрати постійно збільшуватимуться

		та забруднення навколишнього середовища	
Альтернатива 2. Прийняття постанови Кабінету Міністрів України	Запровадження вимог щодо подвійного корпусу або еквівалентної конструкції для однокорпусних нафтових танкерів	Витрати, пов'язані з придбанням танкерів, що відповідають вимогам правил Конвенції MARPOL 73/78 щодо двокорпусної конструкції і подвійного дна для нафтових танкерів	Витрати є невеликими з огляду на значний позитивний очікуваний ефект від реалізації альтернативи 2

Рейтинг	Аргументи щодо обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час	X	X
Прийняття постанови Кабінету Міністрів України	Підвищення рівня безпеки перевезень нафтопродуктів водним транспортом	Відсутній ризик зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта

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

Проектом акта пропонується ввести норму щодо встановлення вимог щодо подвійного корпусу або еквівалентної конструкції для нафтоналивних однокорпусних суден та заборони реєстрації у Державному судновому реєстрі нафтових танкерів, які не відповідають вимогам щодо подвійного корпусу чи еквівалентної конструкції, що встановлені правилами 19 і 28 Додатка I до Міжнародної конвенції про запобігання забрудненню з суден 1973 року із змінами, що внесені Протоколом 1978 року до неї, а також нафтові танкери віком 25 років та більше після дати постачання судна, яка визначається пунктами 28.1-28.9 правила I Додатка I до MARPOL.

Заходи: передбачити в планах необхідні матеріальні та фінансові ресурси, в залежності від потреб суб'єкта господарювання на виконання вимог регулювання.

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

Прийняття регуляторного акта сприятиме підвищенню рівня безпеки на морському транспорті, урегулює питання здійснення заходження/виходу нафтових танкерів, що не відповідають вимогам правил Конвенції MARPOL 73/78 щодо двокорпусної конструкції і подвійного дна, до порту.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Строк дії регуляторного акта пропонується не обмежувати в часі.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Показниками результативності дії регуляторного акта є:

1. розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів, пов'язаних із дією регуляторного акта;

2. кількість суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб, на яких поширюється дія регуляторного акта;

3. рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб з основних положень регуляторного акта визначається як середній. Проект акта та відповідний аналіз регуляторного впливу оприлюднено на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України у розділі «Діяльність» - «Регуляторна діяльність»;

4. розмір коштів і часу, що необхідно буде витратити суб'єктам господарювання та/або фізичним особам, для виконання вимог регуляторного акта;

5. зменшення обсягів перевезень нафтопродуктів суднами, що не відповідають вимогам правил Конвенції MARPOL 73/78 щодо двокорпусної конструкції і подвійного дна для нафтових танкерів.

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

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

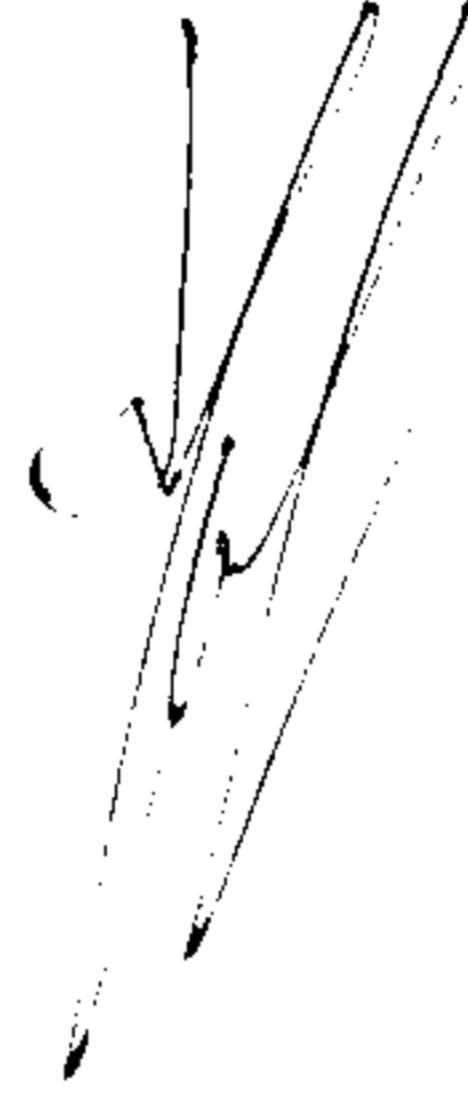
Повторне відстеження результативності регуляторного акта буде проведено через рік з дня набрання ним чинності шляхом аналізу статистичних даних, але не пізніше ніж через два роки з дня набрання чинності цим актом.

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

Для проведення відстеження результативності регуляторного акта будуть використовуватись показники, наведені у попередньому розділі.

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися Міністерством інфраструктури України.

Міністр інфраструктури України



Владислав КРИКЛІЙ

« _____ » _____ 2020 р.