



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 з урахуванням вимог статті 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» просить відтермінувати рішення щодо проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України» (далі – проект акта), надісланого листом Мінінфраструктури від 20.11.2020 № 3931/46/14-20, у зв'язку з необхідністю доопрацювання аналізу регуляторного впливу до проекту акта відповідно до рекомендацій, наданих Державною регуляторною службою.

Також беручи до уваги інформацію щодо звернень від ряду організацій, які надійшли на адресу Мінінфраструктури та Державної регуляторної служби України, зокрема щодо недоцільності запровадження обмежень по реєстрації нафтоналивних суден віком старше 25 років, надаємо у додатку інформацію щодо можливих наслідків для прапору України та ризиків у випадку не введення подальших обмежень для таких суден.

Додаток: на 5 арк.

Заступник Міністра з питань  
європейської інтеграції

Наталія ФОРСІОК

417525 \*

Микола Мельник 351 44 80



№4312/46/14-20 від 17.12.2020

**Інформацію щодо можливих наслідків для прапору України та ризиків у випадку не введення подальших обмежень для суден, вік яких перевищує 25 років**

Відповідно до статті 94 Конвенції ООН з морського права:

1. Кожна держава ефективно здійснює в адміністративних, технічних і соціальних питаннях свою юрисдикцію і контроль над судами, плаваючими під його прапором.

2. Кожна держава, зокрема:

a) веде реєстр суден із зазначенням назв суден, що плавають під його прапором, і їх даних, крім тих судів, які виключені з загальноприйнятих міжнародних правил внаслідок їх невеликих розмірів; і

b) приймає на себе відповідно до свого національного правом юрисдикцію над кожним судном, що плаває під його прапором, і над його капітаном, офіцерами і екіпажем щодо адміністративних, технічних і соціальних питань, що стосуються

даного судна.

3. Кожна держава по відношенню до суден, що плавають під її прапором, вживає необхідних заходів для забезпечення безпеки в морі, зокрема в тому, що стосується:

a) **конструкції, обладнання та придатності до плавання суден;**

b) комплектування, умов праці та навчання екіпажів суден з урахуванням відповідних міжнародних актів;

c) користування сигналами, підтримки зв'язку і попередження зіткнення.

4. У число таких заходів належать заходи, необхідні для забезпечення того, щоб:

a) кожне судно перед реєстрацією, а в подальшому через відповідні проміжки часу, інспектувалось кваліфікованим судовим інспектором і мало на борту такі

карти, морехідні видання і навігаційне обладнання та прилади, які необхідні для безпечного плавання судна;

b) кожне судно возглавлялось капітаном і офіцерами відповідної кваліфікації, зокрема, в області судноводіння, навігації, зв'язку і судових машин і обладнання, а екіпаж по кваліфікації і чисельності відповідав типу, розмірам, механізмам і устаткуванню судна;

c) капітан, офіцери і, в необхідній мірі, екіпаж були повністю ознайомлені з відповідними міжнародними правилами по питань охорони людського життя на морі, попередження зіткнення, запобігання, скорочення і збереження під контролем забруднення морського середовища і підтримки зв'язку по радіо і

обов'язані дотримуватися таких правил.

Сертифікат 58E2D9E7F900307B0400000921B2D004A977B00

Підписувач Форсюк Наталія Валеріївна

Дійсний з 21.11.2019 00:00:00 по 21.11.2021 00:00:00



5. Беручи заходи, передбачені в пунктах 3 і 4, кожне держава зобов'язана дотримуватися **загальноприйнятих міжнародних правил, процедур і практики і** робити всі необхідні кроки для забезпечення їх дотримання.

Варто звернути увагу на те, що Україна є членом Меморандуму про взаєморозуміння щодо контролю державою порту у Чорноморському регіоні (Paris MoU) (далі – Меморандум).

За підсумками 2017 року прапор України (далі – Україна) потрапила в «чорний список» в новому White, Grey & Black List Меморандуму, який відображає рівень виконання вимог з безпеки судноплавства.

Оновлені списки WGB List держав прапора є чинними з 1 липня 2018 року. Складаючи списки для кожної держави, європейські експерти брали до уваги загальну кількість затримань суден, що ходять під прапором відповідної країни за три роки і результати не менше ніж 30 перевірок за цей же період.

Всього в WGB List потрапило 73 держави. У «білому списку» числиться 40 держав (в минулому році 42), в «сірому списку» — 20 (в минулому році 19) і в «чорному списку» — 13 країн (в минулому році 12).

У перший список потрапляють держави з низькою кількістю арештів суден. У 2017 році «білий» список поповнився Республікою Корея і Польщею. У «сірій» потрапили нові держави - Ісламська Республіка Іран, Казахстан, Російська Федерація (з «білого»), Сполучені Штати Америки, Тувалу. А в «чорний список» потрапила Україна, що опинилася в його середині.

Також варто зазначити, що у звіті 2016 року Україна була на останньому, 19-му, місці в «сірому списку» (62 місце в WGB List). За підсумками 2015 року Україна займала 53 місце рейтингу Paris MoU (десяте місце «сірого списку»), за підсумками 2014 року — 45 місце (друге місце «сірого списку»).

White, Grey & Black List визначає рівень виконання державами міжнародних вимог з безпеки мореплавства. До білого списку входять держави з низькою кількістю арештів суден. На борту іноземних суден в портах країн, що підписали Паризький меморандум, щорічно проводиться більше 18 тис. перевірок.

Такий комплекс заходів забезпечує міжнародну безпеку, надійність судів і їх відповідність екологічним нормам, відповідні умови роботи і проживання команди. Дія Paris MoU поширюється на води європейських прибережних держав і північноатлантичного басейну від Північної Америки до Європи.

Як вбачається із вищезазначеного перебування прапору України у «чорному списку» є негативним явищем, який показує іноземним країнам ненадійність прапору України, тобто понижує імідж нашої держави. Судновласники європейських країн навіть не розглядають питання реєструвати судна під прапором України, який на сьогоднішній день є не привабливим. За останні 7 років у Державному судовому реєстрі України не було зареєстровано суден, вік яких менший за 30 років. Тобто прапор України починає ставати «зручним»

прапором для ненадійних судновласників, які користуючись відсутності у нормативно-правових актах відповідних обмежень продовжують здійснювати реєстрацію старих суден, від яких відмовилися інші країни.

Так на надійність українського прапора впливає кількість затримань суден, що ходять під державним прапором у іноземних країнах. Серед основних причин затримання суден є їх незадовільний технічний стан, спричинений як недбалістю судновласників до своїх суден так і їх середній вік 29,3 роки і більше.

Слід розуміти, що судна, що експлуатуються у морських водах піддаються значній корозії, що негативно впливає на міцність їх корпусів. Судновласники постійно економлять на відповідних ремонтних роботах, чим доводять технічний стан суден до стану катастрофічного. Саме судна вік, яких понад 20 років найчастіше перевіряють у всіх країнах світу, оскільки ризик аварійності таких суден значно більший ніж нових.

Варто звернути увагу, що ремонти таким суднам судновласники роблять не належним чином, економлячи при цьому на відповідних роботах, що не може лишитися без наслідків. Також часто трапляються факти, коли українське судно, яке нещодавно отримало відповідні діючі кваліфікаційні документи, що видаються на судна у разі їх відповідності вимогам міжнародних конвенцій, були затримані у європейських країнах і отримали зауваження щодо неналежного технічного стану.

Розуміючи зазначену ситуацію Міжнародною морською організацією постійно вводяться відповідні обмеження до такою категорії суден як нафтові танкери. Пунктом 28 Правила I Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню визначено дати постачання суден, а мета визначення таких дат – спонукати судновласників оновлювати судна у відповідності до нових вимог, які спрямовані на недопущення забруднення навколишнього природного середовища.

Європейський Союз в свій час пішов шляхом виключення страх суден із водних шляхів і реєстрів європейських країн для чого було прийнято відповідний нормативний документ – Регламент європейського парламенту і Ради (ЄС) № 530/2012 від 13 червня 2012 року про прискорене поетапне впровадження вимог щодо подвійного корпусу чи еквівалентної конструкції для нафтоналивних суден з одинарним корпусом. Положення статті 4 цього Регламенту крім заборони реєстрації, забороняють навіть експлуатацію нафтоналивних суден віком понад 25 років.

Більшість країн світу, що мають найбільшу тоннажність (кількість зареєстрованих суден) пішли шляхом оновлення суден, що ходять під їх прапором.

Наприклад країна Беліз. Максимальний вік судна не повинен перевищувати 30 років. Реєструються всі типи суден, катери і яхти. Судновласником може бути компанія будь-якої країни.

Країна Мальта. Вік судна не більше 20 років. Однак дозволяється реєстрація і більш старого судна, якщо уповноважений сюрвейєр (класифікаційне товариство) підтвердить задовільність технічного стану судна. Судновласником судна під мальтійським прапором повинна бути обов'язково мальтійська компанія, що звільняється від місцевих податків. Реєстрація під цим прапором вважається престижною, а заставне право Мальти задовольняє багато банків при видачі кредитів під заставу судна.

Острів Сент-Вінсент і о-ва Гренадіни. Без всяких обмежень реєструють торгові, рибальські судна, катери і яхти. Обмеження за віком 22 роки. Для більш старих суден потрібно за рахунок судновласника провести огляд судна сюрвейєром (класифікаційним товариством), який визначає, реєструвати судно або відмовити в реєстрації. Сюрвейєр призначається за місцем знаходження судна.

Країна Панама. Обмеження за віком 20 років. Для більш старих суден потрібно сюрвейєрський детальний огляд за рахунок судновласника; сюрвейєр визначає, реєструвати судно або відмовити в реєстрації. Реєструються всі типи суден, катери і яхти.

Багамські острови. Обмеження за віком 12 років і тоннаж не менше 1 600 рег. т. Має певні обмеження для риболовних суден.

Країна Ліберія. Реєструє тільки морські судна не менше як 1 600 нетто тоннажем у віці до 20 років. Суду старше 20 років підлягають сюрвейєрськими огляду за рахунок судновласника; сюрвейєр визначає, реєструвати судно або відмовити в реєстрації.

Сейшельські острови. Обмеження за віком до 15 років. Обмеження по Класифікаційним товариствам - визнаються лише шість Товариств. Російський морський реєстр судноплавства не зізнається. Володіти судном може тільки компанія, зареєстрована на Сейшелах.

Майже щомісяця в світі трапляються аварійні випадки із суднами, вік яких перевищує 20 років.

Останні роки в Україні мали місце аварійні події із суднами вік, яких перевищує 30 років (буксир «Паралель» у 2018 році та танкер «DELFI» у 2019 році – Чорне море, баржа «Профіт» у 2020 році – р. Дніпро).

Аварійна морська подія із судном «DELFI», ліквідація якої затягнулася на довгий час. ДП «АМПУ» понесено відповідні витрати, пов'язані з локалізацією та ліквідацією забруднення акваторії Одеського морського порту на загальну суму 2 355 698,91 грн з ПДВ.

Збитки від забруднення навколишнього природного середовища судновласником не сплачені.

Судно «DELFI» це однокорпусний танкер, який експлуатувався з 1977 року і який було навіть виключено Молдовою зі свого Реєстру.

Крім того, слід розуміти, що однокорпусні танкери та двокорпусні танкери є особливо вогнебезпечними суднами, що із за свого неналежного стану можуть призвести до загибелі людського життя та забруднення навколишнього природного середовища.

З урахуванням зазначеної інформації, беручи до уваги ризики виникнення аварійних подій, а також з метою імплементації Регламенту європейського парламенту і Ради (ЄС) № 530/2012 від 13 червня 2012 року про прискорене поетапне впровадження вимог щодо подвійного корпусу чи еквівалентної конструкції для нафтоналивних суден з одинарним корпусом, покращення позицій України у світі (виходу з чорного списку Меморандуму та оновлення віку судне, що ходять під українським прапором) Мінінфраструктури прийнято рішення підвищити вимоги безпеки судноплавства шляхом встановлення обмежень до віку суден, що реєструються під прапором України з 01 січня 2021 року.

Також варто звернути особливу увагу, що заборона реєстрації не впливає на ті судна, що вже є зареєстрованими в Україні. Даний проєкт постанови направлений на подальше недопущення реєстрації старих суден, що з урахуванням світової тенденції на «зелену/блакитну енергетику/економіку» можуть мати місце у найближчому майбутньому.