



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 доопрацьований проєкт постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України» (далі – проєкт акта).

Відповідно до рекомендацій, наданих Державною регуляторною службою України листом від 20.01.2021 № 164/0/20-21, Мінінфраструктури опрацьовано зауваження та пропозиції громадськості та бізнесу.

Суб'єктів господарювання поінформовано щодо розгляду і опрацювання, наданих ними пропозицій та зауважень у встановленому порядку.

У додатку наводимо відповідне обґрунтування (інформаційні матеріали) щодо наданих зауважень та пропозиції, що містяться у вищезазначених листах суб'єктів господарювання.

Наголошуємо, що зміни, що пропонується проєктом акта спрямовані в першу чергу для імплементації положень статті 4 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 з метою підвищення вимог безпеки судноплавства шляхом встановлення обмежень до віку суден, що реєструються під прапором України, покращення позицій прапору України у світі (виходу українського прапору з «чорного списку»

423112 \*



№3804/46/10-21 від 29.03.2021 на №ВИХ №164/0/20-21 від 20.01.2021

Меморандуму про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MOU) та оновлення віку суден, що ходять під українським прапором).

- Додатки:
1. Копія проекту акта на 1 арк. в 1 прим.
  2. Копія порівняльної таблиці до проекту акта на 2 арк. в 1 прим.
  3. Аналіз регуляторного впливу до проекту акта на 30 арк. в 1 прим.
  4. Інформаційні матеріали щодо зауважень та пропозиції суб'єктів господарювання на 10 арк. в 1 прим.

Міністр



Владислав КРИКЛІЙ

**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                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <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, <b>Міжнародною конвенцією по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, із змінами, що внесені Протоколом 1978 року до неї.</b></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><b>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</b></p> |

|  |                                                                                                                                                                                                                                                              |
|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | 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. |
|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Міністр інфраструктури України

Владислав КРИКЛІЙ

\_\_\_\_\_ 2021 р.



## КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ

### ПОСТАНОВА

від

2021 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 України 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



*Д. Шмигаль*

**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 розливатися до 40–50 тис. тонн нафти, уражається поверхня площею близько 100 км<sup>2</sup>.

16 березня 1978 року нафтоналивний танкер «Amoco Cadiz», що належав американській компанії «Амоко» сів на міліну в 5 км від узбережжя Бретані (Франція), і в кінцевому підсумку, розколовшись на три частини, затонув, внаслідок чого стався найбільший на той момент нафтової розлив в історії. В результаті значно постраждало все узбережжя Бретані – майже 400 км.

24 березня 1989 року трапився розлив нафти з судна «Exxon Valdez», який заподіяв колосальний збиток морському середовищу і узбережжю Аляски, коли в море вилилося 41,5 тисяч тонн нафти, утворивши нафтову пляму площею 28 тисяч квадратних кілометрів.

Як короткочасні, так і довготривалі наслідки витоку нафти були всебічно розглянуті. Незабаром після аварії загинули тисячі тварин, найбільш достовірні оцінки визначають числа в 250 тис. морських птахів, як мінімум 2800 каланів, приблизно 12 річкових бобрів, 300 тюленів, 247 білоголових орланів і 22 косатки. Наслідки розливу нафти відчуються навіть сьогодні. Були відзначені скорочення чисельності популяції різних видів океанічних тварин, а також затримка росту популяції горбуші. У наступні роки відзначалася висока смертність серед каланів і качок, оскільки вони споживали їжу із забрудненого ґрунту.

Суд міста Анкорідж (штат Аляска, США) зобов'язав компанію Exxon Mobil (власника судна «Exxon Valdez») виплатити 287 млн доларів за фактичний збиток і 5 млрд доларів штрафів. Сума штрафів дорівнювала сумі річного прибутку компанії в той час.

Після довгих судових спорів, що тривали десятки років, 27 серпня 2008 року компанія Exxon Mobil, все ж таки погодилася виплатити суму в 75% від штрафу в 507,5 млн доларів. У червні 2009 року постанова федерального суду зобов'язала компанію виплатити додаткові 480 млн доларів в якості відсотків за їх прострочені штрафні платежі.

Протягом майже 20 років після морської аварії із судном «Exxon Valdez», група вчених університету Північної Кароліни встановила, що наслідки аварійної події відчуються набагато довше, ніж очікувалося. Команда оцінила, що для відновлення деяких видів арктичних мешканців буде потрібно майже 30 років.

Наслідки аварійної події підштовхнули світову спільноту до розробки міжнародно-правового документа, що визначає спільні заходи щодо запобігання подібних інцидентів в майбутньому і ефективній боротьбі з ними.

У 1990 році була прийнята розроблена в рамках Міжнародної морської організації Міжнародна конвенція по забезпеченню готовності у випадку забруднення нафтою, боротьби з ним та співробітництва. Конвенція набула чинності у 1995 році.

У 2000 році був підписаний Протокол до Конвенції, що поширює її положення на запобігання розливів шкідливих хімічних речовин і боротьбу з такими розливами.

У листопаді 2002 року біля узбережжя Іспанії розламався і затонув однокорпусний нафтоналивний танкер «Prestige». У море потрапили 64 тис. тонн мазуту. В результаті аварійної події ураженими виявилися тисячі кілометрів Атлантичного узбережжя Європи, над ліквідацією наслідків аварії працювало 300 000 добровольців зі всієї Європи. Загальний збиток від катастрофи оцінюється в € 4 млрд. На ліквідацію наслідків аварії витрачено € 2,5 млн.

Судна, що експлуатуються у морських водах, піддаються значній корозії, що негативно впливає на міцність їх корпусів. Саме судна, вік яких понад 20 років, найчастіше перевіряють у всіх країнах світу, оскільки ризик аварійності таких суден значно більший, ніж нових, а наслідки від аварійних подій, як те містить історія, катастрофічні і тягнуться впродовж довгих десятиліть.

Враховуючи ризики, що несуть за собою аварійні події, саме із нафтоналивними суднами, Міжнародною морською організацією постійно вводяться відповідні обмеження. Розуміючи наслідки аварійних подій та з метою недопущення таких подій у майбутньому Правилем I Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року визначено дати постачання нафтових однокорпусних танкерів, а мета визначення таких дат – спонукати судновласників оновлювати судна у відповідності до нових вимог, які спрямовані на недопущення забруднення навколишнього природного середовища.

Європейський Союз спрямував свою діяльність на виключення з експлуатації таких суден на водних шляхах і реєстрів європейських країн та заборонив заходити до їх портів. Відповідні заходи передбачено Регламентом 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 (далі – Регламент 530/2012). Положення статті 4 цього Регламенту, крім заборони реєстрації, забороняють експлуатацію нафтоналивних суден віком понад 25 років.

Відповідно до статті 138 Угоди про Асоціацію між Україною, з однієї сторони, Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії та їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі - Угода), Україна узгоджує своє законодавство, у тому числі адміністративні, технічні та інші норми у сфері міжнародного морського транспорту з відповідними нормами, прийнятими Стороною ЄС. 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 та 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 торговельні, рибальські судна, катери та яхти. Обмеження за віком – 22 роки. Для більш старих суден потрібно за рахунок судновласника провести огляд судна сюрвейєром, 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 та 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. Судно старше 20 років підлягає сюрвейєрському огляду за рахунок судновласника; сюрвейєр визначає, реєструвати судно або відмовити в реєстрації.

Сейшельські острови. Обмеження за віком до 15 років. Обмеження щодо класифікаційних товариств – визнаються лише шість товариств. Російський морський реєстр судноплавства не визнається. Володіти судном може тільки компанія, що 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 з 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).

Перелік зазначених країн не є вичерпним.

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

Ліквідація зазначеної аварійної події призвела до витрат понесених відповідними державними підприємствами.

Зокрема, станом на 31.07.2020 ДП «Адміністрація морських портів України» понесено витрати, пов'язані з локалізацією та ліквідацією забруднення акваторії Одеського морського порту на загальну суму 6812860,92 грн з ПДВ, а саме:

витрати на послуги буксиру «Володимир Іванов» з метою запобігання аваріям (катастрофам), локалізації, ліквідації аварій (катастроф), мінімізації їх наслідків у порядку негайного реагування на аварії (катастрофи) або загрозу їх виникнення у межах акваторії морського порту «Южний» у сумі 342 493,24 грн (з ПДВ);

витрати з проведення моніторингових досліджень поверхневого шару морської води в районі затонулого судна, виконаних державною установою «Лабораторний центр Міністерства охорони здоров'я України на водному транспорті» за період з листопада 2019 року по липень 2020 року включно у сумі 45 720,81 грн (з ПДВ);

витрати з ліквідації аварійних розливів нафтопродуктів та забруднюючих речовин, постановка та зняття бонових огорожень та інші роботи технічної служби Одеської філії ДП «АМПУ» у сумі 6 233 110,11 грн (з ПДВ);

витрати на водолазні та промірні роботи, зокрема бонування, обстеження, вимірювання глибин дна водолазною службою Одеської філії ДП «АМПУ» у сумі 191 536,76 грн (з ПДВ).

Зважаючи на викладене, ДП «АМПУ» в особі Одеської філії ДП «АМПУ» підготовлено та подано до Господарського суду Одеської області позовну заяву про відшкодування власником судна вказаних витрат (з урахуванням заяви про уточнення позовних вимог). Наразі триває розгляд судової справи № 916/2394/20.

Також варто зазначити, що у згаданій операції брали участь сили та засоби ДП «АМПУ», казенного підприємства «Морська пошуково-рятувальна служба» (КП «МПРС»), державного підприємства «Морський торговельний порт «Южний» (ДП «МТП «Южний»).

Зокрема, КП «МПРС» здійснювало постійне пошуково-рятувальне забезпечення аварійної морської події (АМП), яке проводилося відповідно до статутної діяльності з організації забезпечення функціонування та подальшого розвитку національної системи пошуку і рятування у морському пошуково-рятувальному районі України.

При цьому повідомляємо, що в рятуванні екіпажу судна «DELFI» брали участь представники обласної та міської влади і Військово-Морських Сил Збройних Сил України. За станом навколишнього природного середовища на місці АМП до цього часу спостерігає Державна екологічна інспекція Кримсько-Чорноморського округу. Однак, станом на сьогодні зазначені органи влади не подавали Мінінфраструктури інформації щодо витрат, пов'язаних із їх участю в рятуванні екіпажу вказаного судна чи наглядом за станом довкілля на місці АМП.

Крім того, Держекоінспекцією відповідно до Методики обчислення

розміру збитків від забруднення нафтою, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 26 квітня 2003 року № 631 та Такс для обчислення розміру відшкодування збитків, заподіяних внаслідок забруднення із суден, кораблів та інших плавучих засобів територіальних і внутрішніх морських вод України, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 03 липня 1995 року № 484, за фактом забруднення морського середовища, внаслідок витоку нафтопродуктів із танкера «DELFI» проведено розрахунок збитків за забруднення морського середовища на суму 16310, 73 доларів США. За нинішнім курсом валют Національного банку України це 456700,44 грн.

Крім того, впродовж 2013 – 2021 років у акваторіях морських портів України було виявлено ряд випадків забруднення з суден, зокрема:

2013 рік – танкер «THERESA» (прапор Тувалу), розлив пальмової олії. Витрати ДП «Адміністрація морських портів України» на локалізацію та ліквідацію забруднення 20885,23 доларів США (170423,47 грн. (згідно з курсом валют НБУ у 2013 році));

2014 рік – танкер «SEN LION 1» (прапор Маршалові острови), розлив масло-водяної емульсії. Витрати ДП «Адміністрація морських портів України» на локалізацію та ліквідацію забруднення 1083,06 доларів США (17080, 27 грн. згідно з курсом валют НБУ у 2014 році));

2015 рік – танкер «МЕKHANIK SAZONOV» (прапор Російська Федерація), розлив соняшникової олії. Витрати ДП «Адміністрація морських портів України» на локалізацію та ліквідацію забруднення 20885,23 доларів США (483910,77 грн. згідно з курсом валют НБУ у 2015 році).

Танкер «JUPITER» (прапор Тувалу), розлив пальмової олії. Витрати ДП «Адміністрація морських портів України» на локалізацію та ліквідацію забруднення 6042,79 доларів США (140004, 49 грн. згідно з курсом валют НБУ у 2015 році);

2017 рік – судно «DILFI» (прапор Молдови), розлив нафтопродуктів. Витрати ДП «Адміністрація морських портів України» на локалізацію та ліквідацію забруднення 234,92 доларів США (6578 грн. згідно з курсом валют НБУ у 2017 році);

2018 рік – танкер «LELI» (прапор Панама), розлив соняшникової олії. Витрати ДП «Адміністрація морських портів України» на локалізацію та ліквідацію забруднення 2377,71 доларів США (66575, 88 грн. згідно з курсом валют НБУ у 2018 році);

2019 рік – танкер «ATLANTIC SYMPHONI» (прапор – Гонконг), розлив соняшникової олії. Ліквідація проводилась екіпажем судна.

Танкер «BALTIK MATINER» (прапор Мальта), розлив нафтопродуктів. Витрати ДП «Адміністрація морських портів України» на локалізацію та ліквідацію забруднення 3079,19 доларів США (86217,45 грн).

2020 рік – танкер «STAVANGER» (прапор – Тувалу), розлив пальмової олії. Витрати ДП «Адміністрація морських портів України» на локалізацію та ліквідацію забруднення 13891,18 доларів США (388953,04);

Танкер «NEW CHALLENGE» (прапор Південна Корея), розлив рослинної олії. Витрати ДП «Адміністрація морських портів України» на локалізацію та

ліквідацію забруднення 1416,42 доларів США (39659,82 грн).

За наявною інформацією, причиною більшості забруднень стало наявність на судні застарілого обладнання і лише 10 % причиною був людський фактор.

Зміни, що пропонується проектом акта, спрямовані в першу чергу для імплементації положень статті 4 Регламенту № 530/2012 з метою підвищення вимог безпеки судноплавства шляхом встановлення обмежень до віку суден, що реєструються під прапором України, покращення позицій прапору України у світі (виходу українського прапору з «чорного списку» Меморандуму про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MOU) та оновлення віку суден, що ходять під українським прапором).

Проектом постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до Порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України» (далі – проєкт акта) пропонується підвищити рівень безпеки шляхом 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 28.1-28.6 правила 1 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.

Слід розуміти, що сьогодні в Україні відсутня система прогнозу впливу забруднення від нафтопродуктів та інших забруднюючих речовин, що перевозяться морем, на навколишнє природне середовище. Тому, в даному випадку слід використовувати дослідження, що проводяться в світі. Інформація щодо таких досліджень змушує замислитися державні органи всього світу над проблемами забруднень від транспорту та спонукає вживати всі необхідні заходи попередження виникнення такого забруднення.

Відповідно до Закону України «Про Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2030 року» є досягнення доброго стану довкілля шляхом запровадження екосистемного підходу до всіх напрямів соціально-економічного розвитку України з метою забезпечення конституційного права кожного громадянина України на чисте та безпечне довкілля, впровадження збалансованого природокористування і збереження та відновлення природних екосистем.

Реалізація акта вплине на:

| Групи (підгрупи) | Так | Ні |
|------------------|-----|----|
| Громадяни        | +   |    |
| Держава          | +   |    |
| Суб'єкти         | +   |    |

|                                                |  |   |
|------------------------------------------------|--|---|
| господарювання                                 |  |   |
| у тому числі суб'єкти<br>малого підприємництва |  | + |

## II. Цілі державного регулювання

Метою державного регулювання є:

- 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;
- зменшення несприятливого впливу на морське середовище та здоров'я людини;
- покращення умов судноплавства для суден під українським прапором;
- підвищення рівня екологічної безпеки та безпеки мореплавства;
- запровадження у національному законодавстві України вимог Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, із змінами, що внесені протоколом 1978 року,
- імплементація Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 530/2012 від 13 червня 2012 року про прискорене поетапне впровадження вимог про подвійний корпус чи еквівалентної конструкції для нафтоналивних суден з одинарним корпусом

## III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

### 1. Визначення альтернативних способів.

| Вид альтернативи                                             | Опис альтернативи                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|--------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Альтернатива 1.<br>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, ставить під загрозу діяльність суб'єктів господарювання, які оперують суднами, вік, яких переступив гранично допустиму межу, у тому числі щодо збільшення фінансового навантаження у разі непередбачуваних затримок таких суден |

|                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|---------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                           | <p>в морських портах заходу, а також унеможлиблює 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).</p> <p>Постійно існують ризики щодо можливих витрат зі сторони державних підприємств на ліквідацію аварійних морських подій, що можуть виникнути із нафтоналивними суднами, вік яких понад 25 років.</p>                                                                                                                |
| <p>Альтернатива 2.<br/>Прийняття постанови Кабінету Міністрів України</p> | <p>Реалізація акта дасть змогу підвищити рівень безпеки перевезень нафтопродуктів морським транспортом. Дозволить в найближчій перспективі залучити під український прапор «молодий» флот, що позитивно вплине на рівень безпеки експлуатації українських суден, дозволить створити безпечні умови роботи для екіпажів таких суден, а також зменшить фінансове навантаження на власників таких суден, у зв'язку з непередбачуваними затримками у портах. А також, позитивно впливатиме на екологію та навколишнє природне середовище знижуючи рівень небезпеки техногенного характеру.</p> <p>Зменшить ризики щодо можливих витрат зі сторони державних підприємств на ліквідацію аварійних морських подій, що можуть виникнути із нафтоналивними суднами, вік яких понад 25 років</p> |

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.<br>Збереження ситуації,<br>яка існує на цей час   | Відсутні                                                                                                                                                                                                             | <p>Витрати на ліквідацію наслідків аварійної події з судном «DELFI»<br/>Суб'єкти великого підприємництва<br/>6812860,92 грн з ПДВ*</p> <p>Витрати на компенсацію збитків від аварійної події з судном «DELFI»<br/>Суб'єкти великого підприємництва<br/>456700,44 грн.**</p> <p>Витрати на локалізацію та ліквідацію розливів у акваторіях морських портів України<br/>1211899,45 грн. ***</p> |
| Альтернатива 2.<br>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 | <p>Витрат з державного бюджету не передбачається. Витрати на ознайомлення із проектом регуляторного акта складатимуть розрахунково:</p> <p>36,11 грн*10 осіб = 361, 10 грн.</p>                                                                                                                                                                                                               |

*\* Станом на 31.07.2020 ДП «АМПУ» понесено відповідні витрати, пов'язані з локалізацією та ліквідацією забруднення акваторії Одеського морського порту на загальну суму 6812860,92 грн з ПДВ, а саме:*

*витрати на послуги буксиру «Володимир Іванов» з метою запобігання аваріям (катастрофам), локалізації, ліквідації аварій (катастроф), мінімізації їх наслідків у порядку негайного реагування на аварії (катастрофи) або загрозу їх виникнення у межах акваторії морського порту «Южний» у сумі 342 493,24 грн (з ПДВ);*

*витрати з проведення моніторингових досліджень поверхневого шару морської води в районі затонулого судна, виконаних державною установою «Лабораторний центр Міністерства охорони здоров'я України на водному транспорті» за період з листопада 2019 року по липень 2020 року включно у сумі 45 720,81 грн (з ПДВ);*

*витрати з ліквідації аварійних розливів нафтопродуктів та забруднюючих речовин, постановка та зняття бонових огорожень та інші роботи технічної служби Одеської філії ДП «АМПУ» у сумі 6 233 110,11 грн (з ПДВ);*

*витрати на водолазні та промірні роботи, зокрема бонування, обстеження, вимірювання глибин дна водолазною службою Одеської філії ДП «АМПУ» у сумі 191 536,76 грн (з ПДВ).*

*При цьому слід розуміти:*

*1. З питання коштів, витрачених на проведення аварійно-рятувальних робіт під час АМП та усунення її наслідків, а також джерел фінансування, за наявною в Мінінфраструктури інформацією від державного підприємства «Адміністрація морських портів України», зазначаємо, що буксири «Австралія» та «Біг», які були залучені до аварійно-рятувальної операції під час АМП відповідно до розпорядження капітана Одеського морського порту та за погодженням оперативного штабу, належать приватним компаніям, які за компенсацією витрат не зверталися.*

*Повідомляємо, що Державна служба морського та річкового транспорту України (Морська адміністрація) звернулася до вказаних компаній з проханням надати інформацію щодо коштів, витрачених на проведення аварійно-рятувальних робіт під час АМП та усунення її наслідків.*

*Станом на сьогодні Морська адміністрація не отримала відповіді на вказані запити.*

*2. Повідомляємо, що у згаданій операції брали участь сили та засоби державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (ДП «АМПУ»), казенного підприємства «Морська пошуково-рятувальна служба» (КП «МПРС»), державного підприємства «Морський торговельний порт «Южний» (ДП «МТП «Южний»).*

*Зокрема, КП «МПРС» здійснювало постійне пошуково-рятувальне забезпечення АМП, яке проводилося відповідно до статутної діяльності з організації забезпечення функціонування та подальшого розвитку національної системи пошуку і рятування у морському пошуково-рятувальному районі України, що передбачене пунктом 2 постанови Кабінету Міністрів України від 20.10.2011 № 1069 «Про забезпечення функціонування єдиної системи пошуку і рятування на морі».*

*Фінансування вказаної діяльності здійснюється за рахунок частини коштів корабельного збору, що отримує КП «МПРС» від ДП «АМПУ» відповідно до вимог пункту 5 постанови Кабінету Міністрів України від 24.02.2016 № 158 «Про відновлення єдиної системи пошуку та рятування на морі».*

Проте виконання обов'язків щодо здійснення пошуково-рятувальних операцій у морі є публічно-правовим обов'язком держави та її компетентних органів відповідно до статті 98 Конвенції ООН з морського права 1982 р., пункту 2.1.1 Глави 2 Додатка до Міжнародної конвенції про пошук і рятування на морі 1979 р., Правила 7 Глави V Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 р. та статті 5 Угоди про співробітництво причорноморських держав з пошуку та рятування на Чорному морі 1998 р.

При цьому повідомляємо, що в рятуванні екіпажу судна «DELFI» брали участь представники обласної та міської влади і Військово-Морських Сил Збройних Сил України. За станом навколишнього природного середовища на місці АМП до цього часу спостерігає Державна екологічна інспекція Кримсько-Чорноморського округу. Однак станом на сьогодні зазначені органи влади не подавали Мінінфраструктури інформації щодо витрат, пов'язаних із їх участю в рятуванні екіпажу вказаного судна чи наглядом за станом довкілля на місці АМП;

**\*\* Витрати збитків за забруднення морського середовища, що нараховуються Держекоінспекцію відповідно до вимог чинного законодавства;**

**\*\*\* Витрати ДП «Адміністрація морських портів України» на локалізацію та ліквідацію інших забруднень у акваторіях морських портів України за останні 5 років, починаючи з 2015 року.**

#### Оцінка впливу на сферу інтересів громадян.

| Вид альтернативи                                                  | Вигоди                                                                                    | Витрати  |
|-------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| Альтернатива 1.<br>Збереження ситуації, яка існує на цей час      | Зростання рівня загрози виникнення розливів нафти та забруднення навколишнього середовища | Відсутні |
| Альтернатива 2.<br>Прийняття постанови Кабінету Міністрів України | Зменшення ймовірності виникнення розливів нафти та забруднення навколишнього середовища   | Відсутні |

#### Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання.

| Показник                                                                       | Великі | Середні | Малі | Мікро | Разом |
|--------------------------------------------------------------------------------|--------|---------|------|-------|-------|
| Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць | -      | 7       | -    | -     | 7*    |
| Питома вага групи у                                                            | -      | 100     | -    | -     | 100   |

|                                      |  |  |  |  |  |
|--------------------------------------|--|--|--|--|--|
| загальній<br>кількості,<br>відсотків |  |  |  |  |  |
|--------------------------------------|--|--|--|--|--|

*\*Кількість судновласників – суб'єктів господарювання, які є власниками відповідної кількості однокорпусних нафтових танкерів під прапором України (5 зареєстрованих у 2020 році, 2 – 2018 році), за даними Державного суднового Реєстру України*

| Вид альтернативи                                                        | Вигоди                                                                                                                                                      | Витрати                                                                                                                                                                                                                                                                |
|-------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Альтернатива 1.<br>Збереження ситуації,<br>яка існує на цей час         | Відсутні, оскільки<br>проблема залишається<br>невирішеною                                                                                                   | Витрати у зв'язку із<br>простим судном через<br>затримання у порту<br><br>Суб'єкти середнього<br>підприємництва<br>390000 грн*<br><br>Витрати на реєстрацію у<br>Державному судновому<br>реєстрі України<br><br>Суб'єкти середнього<br>підприємництва<br>70560 грн.*** |
| Альтернатива 2.<br>Прийняття постанови<br>Кабінету Міністрів<br>України | Підвищення рівня<br>безпеки перевезень<br>морським транспортом<br>та покращення<br>міжнародного іміджу і<br>конкурентоспроможності<br>судноплавства України | Витрати на придбання<br>судна б/в<br><br>Суб'єкти середнього<br>підприємництва<br>84000000 грн**<br><br>Витрати на реєстрацію у<br>Державному судновому<br>реєстрі України<br><br>Суб'єкти середнього<br>підприємництва<br>70560 грн****                               |

*\* Середня статистична добова вартість простою судна через затримання у зв'язку з невиконанням вимог міжнародного законодавства у сфері безпеки та попередження забруднення взята із діапазону 280000-500000 грн.;*

*\*\* Для забезпечення потреб судновласників (суб'єктів середнього підприємництва) необхідно буде купувати нові або судна, що були у використанні (далі – судна б/в), але їх вік є меншим ніж 25 років.*

За інформацією із мережі інтернет нафтоналивні судна (танкери) з подвійним корпусом (оскільки з 1996 року будуються тільки з подвійним корпусом) віком 5-15 років коштують в діапазоні 1,5-4,5 млн доларів США. Для зручності розрахунку беремо 3,0 млн доларів США. За нинішнім курсом валют Національного банку України це 84000000 грн.

У разі придбання судновласником судна б/в, окупність такого судна приблизно 5-10 років в залежності від об'єму товару та технічної оснащеності судна з моменту побудови.

Тобто судновласники, здійснивши аналіз товару на ринку України можуть придбати судно, яке вже зможе окупитися через 7,5 років. При цьому в разі зменшується ймовірність виникнення аварійних ситуацій;

\*\*\* Витрати, які будуть понесення судновласником у випадку реєстрації судна, що вже було у користуванні (віком понад 10 років). Вартість за адміністративну послугу за реєстрацію судна у Державному судновому реєстрі України;

\*\*\*\* Витрати, які будуть понесення судновласником у випадку реєстрації нафтоналивного судна б/в (віком 10 років і більше). Вартість за адміністративну послугу за реєстрацію судна у Державному судновому реєстрі України.

Витрати, які будуть виникати внаслідок дії регуляторного акта

| Сумарні витрати за альтернативами                            | Сума витрат, гривень                                           |
|--------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| Альтернатива 1. Збереження ситуації, яка існує на цей час    | Суб'єкти середнього підприємництва та суб'єкти<br>460560 грн.  |
| Альтернатива 2. Сумарні витрати для суб'єктів господарювання | Суб'єкти середнього підприємництва та суб'єкти<br>84070560 грн |

#### 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         | 3                                                       | 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 заходжен-ня/виходу до/із порту.<br>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.<br>Збереження ситуації, яка існує на цей час      | Відсутні                                                                                                      | Збільшення ймовірності виникнення розливів нафти та забруднення навколишнього середовища                                                                             | Вигоди відсутні, витрати постійно збільшуватимуться                                                |
| Альтернатива 2.<br>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.<br>Збереження ситуації,<br>яка існує на цей час | Залишення без змін<br>нинішньої ситуації не<br>дасть змоги розв'язати<br>вищезазначену проблему.<br>Отже, цю альтернативу<br>визнано недоцільною | <b>Відсутні</b>                                                                       |
| Прийняття постанови<br>Кабінету Міністрів<br>України            | Підвищення рівня безпеки<br>перевезень<br>нафтопродуктів водним<br>транспортном                                                                  | Відсутній ризик<br>зовнішніх чинників на<br>дію запропонованого<br>регуляторного акта |

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

Механізмом, який забезпечить розв'язання зазначеної проблеми з боку держави, є прийняття запропонованого регуляторного акта.

Україна, відповідно до Угоди узгоджує своє законодавство, у тому числі адміністративні, технічні та інші норми у сфері міжнародного морського транспорту з відповідними нормами, прийнятими Стороною ЄС.

Проектом акта пропонується ввести норму стосовно впровадження вимог щодо подвійного корпусу чи еквівалентної конструкції для нафтоналивних суден з одинарним корпусом 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 28.1-28.6 правила 1 Додатка I до MARPOL.

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

Для впровадження проекту акта необхідно здійснити такі організаційні заходи як забезпечення інформування судновласників, судноплавних компаній, підприємств, установ і організацій морського та річкового транспорту про вимоги проекту акта шляхом оприлюднення його на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України.

## **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**

Для впровадження та виконання наказу органи виконавчої влади не будуть нести додаткових витрат.

Додаток 3 до Методики проведення аналізу впливу регуляторного акта додається.

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.

Відповідно до Угоди, Україна узгоджує своє законодавство, у тому числі адміністративні, технічні та інші норми у сфері міжнародного морського транспорту з відповідними нормами, прийнятими Стороною ЄС, а саме Регламентом № 530/2012.

Зменшиться ймовірність виникнення аварійних подій, що позитивно вплине на навколишнє природне середовище.

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

Строк дії регуляторного акта пропонується не обмежувати в часі, що надасть можливість розв'язати проблеми та досягти цілей державного регулювання.

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

Основними показниками результативності дії регуляторного акта є:

- 1) розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів, і державних цільових фондів пов'язаних із дією регуляторного акта;
- 2) кількість суб'єктів господарювання, на яких поширюється дія акта;
- 3) рівень поінформованості суб'єктів господарювання та/або фізичних осіб – середній;
- 4) проєкт регуляторного акта та відповідний аналіз регуляторного впливу оприлюднено на офіційному вебсайті Міністерства інфраструктури України у розділі «Діяльність» - «Регуляторна діяльність»;
- 5) розмір коштів і часу, що витратимуться суб'єктами господарювання та/або фізичними особами, для виконання вимог регуляторного акта;
- 6) кількість звернень/скарг від суб'єктів господарювання, пов'язаних із дією регуляторного акта;
- 7) кількість виявлених порушення під час перевезень нафтопродуктів суднами, що не відповідають вимогам правил Конвенції MARPOL 73/78 щодо двокорпусної конструкції і подвійного дна для нафтових танкерів – зменшиться;
- 8) кількість нафтових танкерів віком менше 25 років – збільшиться.

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

Відстеження результативності регуляторного акта буде здійснюватися Міністерством інфраструктури України.

Базове відстеження результативності дії регуляторного акта здійснюватиметься через один рік після набрання чинності цим регуляторним актом.

Повторне відстеження результативності дії регуляторного акта здійснюватиметься через два роки після проведення базового відстеження.

Періодичні відстеження результативності дії регуляторного акта будуть здійснюватися один раз на три роки починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності цього наказу.

Міністр інфраструктури України

Владислав КРИКЛІЙ

\_\_\_\_\_ 2021 р.

### **Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акту**

До розрахунку витрат на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва були взято до уваги:

кількість суб'єктів господарювання середнього підприємництва на морському та річковому транспорті України відповідно до даних, взятих із Державного суднового реєстру України, ведення якого покладається на Державну службу морського та річкового транспорту України відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 26.09.1997 №1069 Про затвердження Порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України – 7 суб'єктів;

кількість суден у кожного суб'єкта господарювання середнього підприємництва – по одному судну;

#### **Витрати у разі не впровадження дії регуляторного акта**

##### **1. Витрати у зв'язку із простоєм судна через затримання у порту**

Середня статистична добова вартість простою судна через затримання у зв'язку з невиконанням вимог міжнародного законодавства у сфері безпеки та попередження забруднення – 280000-500000 грн. Для розрахунку взято 390000 грн.

##### **2. Витрати на реєстрацію у Державному судновому реєстрі України**

Витрати, які будуть понесення судновласником (суб'єктом господарювання середнього підприємництва) у випадку реєстрації судна, що вже було у користуванні (віком понад 10 років). Вартість за адміністративну послугу за реєстрацію судна у Державному судновому реєстрі України становить 70560 грн. (для нафтового танкера, довжиною 110 м, шириною, 13,5 м, тоннажністю, 5000 реєстрових тон).

#### **Витрати у зв'язку з впровадженням дії регуляторного акта**

##### **1. Витрати на придбання (побудову) нового судна для одного суб'єкта середнього підприємництва.**

Для забезпечення потреб судновласників (суб'єктів середнього підприємництва) необхідно буде купувати нафтоналивні судна (танкери), що були у використанні, але їх вік є меншим ніж 25 років (далі – судна б/в).

За інформацією із мережі інтернет (аналізу ринку продажу нафтоналивних суден) нафтоналивні судна (танкери) з подвійним корпусом (оскільки з 1996 року будуються тільки з подвійним корпусом) віком 5-15 років коштують в діапазоні 1,5-4,5 млн доларів США. Для зручності розрахунку взято середню цифру 3,0 млн доларів США. За нинішнім курсом валют Національного банку

України це 84000000 млн грн.

У разі придбання судновласником судна б/в, окупність такого судна приблизно 5-10 років в залежності від об'єму товару та технічної оснащеності судна з моменту побудови.

Тобто судновласники, здійснивши аналіз товару на ринку України можуть придбати судно, яке вже зможе окупитися через 7,5 років. При цьому в разі зменшується ймовірність виникнення аварійних ситуацій, забруднення навколишнього природного середовища України та витрат на ліквідацію таких забруднень.

2. Витрати на реєстрацію одного судна у Державному судновому реєстрі України.

Витрати, які будуть понесені судновласником у випадку реєстрації судна б/в (віком до 5 - 10 років). Вартість за адміністративну послугу за реєстрацію судна у Державному судновому реєстрі України становить так само як і для суден старше 10 років – 70560 грн.

Витрати у разі не впровадження дії регуляторного акта

| Порядковий номер | Витрати                                                                                                                                                                               | За рік                                            | За п'ять років                                     |
|------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| 1                | Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень                                       | Відсутні                                          | Відсутні                                           |
| 2                | Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень.<br><i>(Витрати у зв'язку із простоем судна через затримання у порту)</i> | Суб'єкти середнього підприємництва<br>390000 грн. | Суб'єкти середнього підприємництва<br>1950000 грн. |
| 3                | Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень                                                                                   | Відсутні                                          | Відсутні                                           |
| 4                | Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок,                                                                                               | Відсутні                                          | Відсутні                                           |

|    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                   |                                                  |
|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
|    | штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо), гривень                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                   |                                                  |
| 5  | Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень<br>(Витрати на реєстрацію у Державному судновому реєстрі України) | Суб'єкти середнього підприємництва<br>70560 грн   | Суб'єкти середнього підприємництва<br>352800 грн |
| 6  | Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень                                                                                                                                                                                                                                                                        | Відсутні                                          | Відсутні                                         |
| 7  | Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Відсутні                                          | Відсутні                                         |
| 8  | Інше (уточнити), гривень                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Відсутні                                          | Відсутні                                         |
| 9  | Разом (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Суб'єкти середнього підприємництва<br>460560 грн  | Суб'єкти середнього підприємництва<br>2302800    |
| 10 | Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємства, на яких буде поширено регулювання, одиниць                                                                                                                                                                                                                               | Суб'єкти середнього підприємництва<br>7           | Суб'єкти середнього підприємства<br>8            |
| 11 | Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємства, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень                                                                                                                                                                                      | Суб'єкти середнього підприємництва<br>3223920 грн | Суб'єкти середнього підприємства<br>18422400 грн |

Витрати у зв'язку з впровадженням дії регуляторного акта

| Порядковий номер | Витрати                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | За рік                                             | За п'ять років                                      |
|------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| 1                | Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання/підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень<br>(Витрати на придбання (побудову) нового судна для одного суб'єкта середнього підприємництва)                                                                                    | Суб'єкти середнього підприємництва<br>84000000 грн | Суб'єкти середнього підприємництва<br>420000000 грн |
| 2                | Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень.<br>Витрати                                                                                                                                                                                                            | Відсутні                                           | Відсутні                                            |
| 3                | Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень                                                                                                                                                                                                                                | Відсутні                                           | Відсутні                                            |
| 4                | Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/ приписів тощо), гривень                                                                                                                                                                                | Відсутні                                           | Відсутні                                            |
| 5                | Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень<br>(Витрати на реєстрацію одного судна у Державному | Суб'єкти середнього підприємництва<br>70560 грн    | Суб'єкти середнього підприємництва<br>352800 грн    |

|    |                                                                                                                                                               |                                                  |                                                   |
|----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
|    | <i>судновому реєстрі України)</i>                                                                                                                             |                                                  |                                                   |
| 6  | Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень                                                                                     | Відсутні                                         | Відсутні                                          |
| 7  | Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень                                                                                                   | Відсутні                                         | Відсутні                                          |
| 8  | Інше (уточнити), гривень                                                                                                                                      | Відсутні                                         | Відсутні                                          |
| 9  | Разом (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень                                                                                                   | Суб'єкти середнього підприємництва 84070560 грн  | Суб'єкти середнього підприємництва 420352800 грн  |
| 10 | Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць                                          | Суб'єкти середнього підприємництва 7             | Суб'єкти середнього підприємництва 8              |
| 11 | Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень | Суб'єкти середнього підприємництва 588493920 грн | Суб'єкти середнього підприємництва 3362822400 грн |

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

Витрати у разі не впровадження дії регуляторного акта

| Вид витрат | Витрати на адміністрування заходів державного нагляду (контролю) (за рік) | Витрати на оплату штрафних санкцій та усунення виявлених порушень (за рік) | Разом за рік | Витрати за п'ять років |
|------------|---------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|--------------|------------------------|
|            |                                                                           |                                                                            |              |                        |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |           |          |          |            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|----------|----------|------------|
| Витрати,<br>пов'язані з<br>адміністрування<br>м заходів<br>державного<br>нагляду<br>(контролю)<br>(перевірок,<br>штрафних<br>санкцій,<br>виконання<br>рішень/приписів<br>тощо)                                                                                                                                                                                                                                                   | Відсутні  | Відсутні | Відсутні | Відсутні   |
| Витрати на<br>отримання<br>адміністративни<br>х послуг<br>(дозволів,<br>ліцензій,<br>сертифікатів,<br>атестатів,<br>погоджень,<br>висновків,<br>проведення<br>незалежних/обо<br>в'язкових<br>експертиз,<br>сертифікації,<br>атестації тощо)<br>та інших послуг<br>(проведення<br>наукових, інших<br>експертиз,<br>страхування<br>тощо), гривень<br>(Витрати на<br>реєстрацію у<br>Державному<br>судновому<br>реєстрі<br>України) | 70560 грн | Відсутні | Відсутні | 352800 грн |

## Витрати у зв'язку з впровадженням дії регуляторного акта

| Вид витрат                                                                                                                                                                                                                               | Витрати на адміністрування заходів державного нагляду (контролю) (за рік) | Витрати на оплату штрафних санкцій та усунення виявлених порушень (за рік) | Разом за рік | Витрати за п'ять років |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|--------------|------------------------|
| Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/приписів тощо)                                                                                                | Відсутні                                                                  | Відсутні                                                                   | Відсутні     | Відсутні               |
| Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших | 70560 грн                                                                 | Відсутні                                                                   | Відсутні     | 352800 грн             |

|                                                                                                                                          |  |  |  |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|
| експертиз,<br>страхування<br>тощо), гривень<br><i>(Витрати на<br/>реєстрацію у<br/>Державному<br/>судновому<br/>реєстрі<br/>України)</i> |  |  |  |  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|

**БЮДЖЕТНІ ВИТРАТИ**  
**на адміністрування регулювання для суб'єктів великого і середнього**  
**підприємництва**

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

Ліквідація зазначеної аварійної події призвела до витрат понесених відповідними державними підприємствами.

Станом на 31.07.2020 ДП «Адміністрація морських портів України» понесено витрати, пов'язані з локалізацією та ліквідацією забруднення акваторії Одеського морського порту на загальну суму 6812860,92 грн з ПДВ, а саме:

витрати на послуги буксиру «Володимир Іванов» з метою запобігання аваріям (катастрофам), локалізації, ліквідації аварій (катастроф), мінімізації їх наслідків у порядку негайного реагування на аварії (катастрофи) або загрозу їх виникнення у межах акваторії морського порту «Южний» у сумі 342 493,24 грн (з ПДВ);

витрати з проведення моніторингових досліджень поверхневого шару морської води в районі затонулого судна, виконаних державною установою «Лабораторний центр Міністерства охорони здоров'я України на водному транспорті» за період з листопада 2019 року по липень 2020 року включно у сумі 45 720,81 грн (з ПДВ);

витрати з ліквідації аварійних розливів нафтопродуктів та забруднюючих речовин, постановка та зняття бонових огорожень та інші роботи технічної служби Одеської філії ДП «АМПУ» у сумі 6 233 110,11 грн (з ПДВ);

витрати на водолазні та промірні роботи, зокрема бонування, обстеження, вимірювання глибин дна водолазною службою Одеської філії ДП «АМПУ» у сумі 191 536,76 грн (з ПДВ).

Витрати ДП «Адміністрація морських портів України» на локалізацію та ліквідацію інших забруднень у акваторіях морських портів України за останні 5 років, починаючи з 2015 року, склали 1211899,45 грн.

У разі прийняття регуляторного акта буде понесено витрати на ознайомлення із проектом регуляторного акта на загальну суму 361,1 грн.

ДП «Адміністрація морських портів України»

| Процедура регулювання суб'єктів великого і | Планові витрати часу на процедур | Вартість часу співробітн ика органу | Оцінка кількості процеду р за рік, | Оцінка кількості суб'єктів, що підпадають під | Витрати на адмініструв ання регулюванн |
|--------------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------------------|----------------------------------------|
|--------------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------------------|----------------------------------------|

| середнього підприємства (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання)                                     | уру | державної влади відповідно її категорії (заробітна плата) | що припадають на одного суб'єкта | дію процедури регулювання | я* (за рік), гривень |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-----------------------------------------------------------|----------------------------------|---------------------------|----------------------|
| 1. Облік суб'єкта господарювання, що перебуває у сфері регулювання                                                  |     |                                                           |                                  |                           |                      |
| 2. Поточний контроль за суб'єктом господарювання, що перебуває у сфері регулювання, у тому числі: камеральні виїзні |     |                                                           |                                  |                           |                      |
| 3. Підготовка, затвердження та опрацювання одного окремого акта про порушення вимог регулювання                     |     |                                                           |                                  |                           |                      |
| 4. Реалізація одного окремого рішення щодо порушення вимог                                                          |     |                                                           |                                  |                           |                      |

|                                                                                             |        |            |        |   |            |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|--------|------------|--------|---|------------|
| регулювання                                                                                 |        |            |        |   |            |
| 5. Оскарження одного окремого рішення суб'єктами господарювання                             |        |            |        |   |            |
| 6. Підготовка звітності за результатами регулювання                                         |        |            |        |   |            |
| 7. Інші адміністративні процедури (Витрати на ознайомлення із проектом регуляторного акта): | 1 год. | 36,11 грн. | 5 осіб | 1 | 72.22 грн. |
| Разом за рік                                                                                | 1 год. | 36.11 грн. | 5 осіб | 1 | 72.22 грн. |
| Сумарно за п'ять років                                                                      | 1 год. | 36.11 грн. | 5 осіб | 1 | 72.22 грн. |

Держекоінспекцією відповідно до Методики обчислення розміру збитків від забруднення нафтою, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 26.04.2003 № 631 та Так для обчислення розміру відшкодування збитків, заподіяних внаслідок забруднення із суден, кораблів та інших плавучих засобів територіальних і внутрішніх морських вод України, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 03.07.1995 № 484, за фактом забруднення морського середовища, внаслідок витоку нафтопродуктів із танкера «DELFI» проведено розрахунок збитків за забруднення морського середовища на суму 16310, 73 доларів США. За нинішнім курсом валют Національного банку України це 456700,44 грн.

#### Державна екологічна інспекція України

| Процедура регулювання суб'єктів великого і середнього | Планові витрати часу на процедуру | Вартість часу співробітника органу державної | Оцінка кількості процедур за рік, що | Оцінка кількості суб'єктів, що підпадають під дію процедури | Витрати на адміністрування регулювання* (за рік), |
|-------------------------------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
|-------------------------------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|

| підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання)                                              |  | влади відповідно її категорії (заробітна плата) | припадають на одного суб'єкта | регулювання | гривень |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|-------------------------------------------------|-------------------------------|-------------|---------|
| 1. Облік суб'єкта господарювання, що перебуває у сфері регулювання                                                  |  |                                                 |                               |             |         |
| 2. Поточний контроль за суб'єктом господарювання, що перебуває у сфері регулювання, у тому числі: камеральні виїзні |  |                                                 |                               |             |         |
| 3. Підготовка, затвердження та опрацювання одного окремого акта про порушення вимог регулювання                     |  |                                                 |                               |             |         |
| 4. Реалізація одного окремого рішення щодо порушення вимог регулювання                                              |  |                                                 |                               |             |         |

|                                                                                             |        |            |        |   |            |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|--------|------------|--------|---|------------|
| 5. Оскарження одного окремого рішення суб'єктами господарювання                             |        |            |        |   |            |
| 6. Підготовка звітності за результатами регулювання                                         |        |            |        |   |            |
| 7. Інші адміністративні процедури (Витрати на ознайомлення із проектом регуляторного акта): | 1 год. | 36,11 грн. | 5 осіб | 1 | 72.22 грн. |
| Разом за рік                                                                                | 1 год. | 36.11 грн. | 5 осіб | 1 | 72.22 грн. |
| Сумарно за п'ять років                                                                      | 1 год. | 36.11 грн. | 5 осіб | 1 | 72.22 грн. |

Інформаційні матеріали щодо зауважень та пропозиції суб'єктів  
господарювання

**Щодо листів юридичної фірми «Interlegal», ТОВ «ГРЕЙН ПАУЕР»,  
юридичної фірми «Kosovan Legal Group».**

Відповідно до статті 94 Конвенції ООН з морського права:

«1. Каждое государство эффективно осуществляет в административных, технических и социальных вопросах свою юрисдикцию и контроль над судами, плавающими под его флагом.

2. Каждое государство, в частности:

а) ведет регистр судов с указанием названий судов, плавающих под его флагом, и их данных, кроме тех судов, которые исключены из общепринятых международных правил вследствие их небольших размеров; и

б) принимает на себя в соответствии со своим внутренним правом юрисдикцию над каждым судном, плавающим под его флагом, и над его капитаном, офицерами и экипажем в отношении административных, технических и социальных вопросов, касающихся данного судна.

3. Каждое государство в отношении судов, плавающих под его флагом, принимает необходимые меры для обеспечения безопасности в море, в частности в том, что касается:

а) конструкции, оборудования и годности к плаванию судов;

б) комплектования, условий труда и обучения экипажей судов с учетом применимых международных актов;

с) пользования сигналами, поддержания связи и предупреждения столкновения.

4. В число таких мер входят меры, необходимые для обеспечения того, чтобы:

а) каждое судно перед регистрацией, а в дальнейшем через соответствующие промежутки времени, инспектировалось квалифицированным судовым инспектором и имело на борту такие карты, мореходные издания и навигационное оборудование и приборы, какие необходимы для безопасного плавания судна;

б) каждое судно возглавлялось капитаном и офицерами соответствующей квалификации, в частности, в области судовождения, навигации, связи и судовых машини оборудования, а экипаж по квалификации и численности соответствовал типу, размерам, механизмам и оборудованию судна;

с) капитан, офицеры и, в необходимой степени, экипаж были полностью ознакомлены с применимыми международными правилами по вопросам охраны человеческой жизни на море, предупреждения столкновения, предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды и поддержания связи по радио и были обязаны соблюдать такие правила.

5. Принимая меры, предусмотренные в пунктах 3 и 4, каждое государство обязано придерживаться общепринятых международных правил, процедур и практики и предпринимать все необходимые шаги для обеспечения их соблюдения.».

Відповідно до статті 138 Угоди про асоціацію між Європейським Союзом та його державами-членами, з одного боку, та Україною, з іншої частини (далі - Угода), Україна повинна гармонізувати своє законодавство, включаючи адміністративні, технічні та інші норми у галузі міжнародних морських перевезень, з відповідними нормами, прийнятими ЄС.

Зміни, що пропонується проектом акта спрямовані в першу чергу для імплементації положень статті 4 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 (далі – Регламент № 530/2012) з метою підвищення вимог безпеки судноплавства шляхом встановлення обмежень до віку суден, що реєструються під прапором України, покращення позицій прапору України у світі (виходу українського прапору з «чорного списку» Меморандуму про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MOU) та оновлення віку суден, що ходять під українським прапором).

Водночас варто звернути увагу, що положення проекту акта забороняють проводити реєстрацію у Державному судовому 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 28.1-28.6 правила 1 цього Додатку.

Впровадження положень щодо заборони здійснювати плавання зазначених суден проектом акта не передбачається, оскільки предметом Порядку ведення Державного судового реєстру України і Суднової книги України, затвердженого постановою кабінету Міністрів України від 26.09.1997 № 1069 є проведення реєстрації та обліку суден в Україні.

Положення Регламенту № 530/2012, що стосуються заборони плавання нафтоналивних двокорпусних суден, вік яких становить понад 25 років, буде впроваджено шляхом розроблення проекту наказу Мінінфраструктури щодо внесення відповідних змін до Правил плавання кораблів і суден у бухтах, на рейдах м. Севастополя і на підходах до нього, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 05.09.2002 № 626, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 18.10.2002 за № 834/7122, Правил плавання суден Керч-Єнікальським каналом і підхідними каналами до нього, затверджених

наказом Міністерства транспорту України від 09.10.2002 № 721, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 16.12.2002 за № 973/7261, Правил плавання і лоцманського проведення суден у північно-західній частині Чорного моря, Бузько-Дніпровсько-лиманському та Херсонському морському каналах, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 01.08.2007 № 655, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 05.10.2007 року за № 1150/14417, Правил плавання та лоцманського проведення суден у Феодосійській затоці, на рейдах Феодосійського морського порту та на підходах до нього, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 03.02.2009 № 115, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 26.03.2009 за № 280/16296, Правил плавання та лоцманського проведення суден у зоні дії поста регулювання руху суден «Маріуполь», затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 25.07.2012 № 415, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 03.09.2012 за № 1479/21791, Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту, затвердженому наказом Міністерства інфраструктури України від 27.06.2013 № 430, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 23.07.2013 за № 1230/23762 та Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 16.02.2004 № 91, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 12.07.2004 за № 872/9471.

При цьому буде враховано як вимоги до нафтоналивних суден, до яких застосовуються положення Міжнародної конвенції про запобігання забрудненню з суден 1973 року із змінами, що внесені Протоколом 1978 року до неї так і вимоги до нафтоналивних суден, що перевозять вантажі відповідно до Правил перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами України, затвердженими наказом Міністерства інфраструктури України від 04.04.2017 № 126, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 28.04.2017 за № 556/30424 (правилами Європейської угоди про міжнародні перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами).

**Щодо листів Європейської Бізнес Асоціації та ГС «Асоціація морських агентств України».**

Відповідно до статті 94 Конвенції ООН з морського права:

«1. Каждое государство эффективно осуществляет в административных, технических и социальных вопросах свою юрисдикцию и контроль над судами, плавающими под его флагом.

2. Каждое государство, в частности:

а) ведет регистр судов с указанием названий судов, плавающих под его флагом, и их данных, кроме тех судов, которые исключены из общепринятых международных правил вследствие их небольших размеров; и

б) принимает на себя в соответствии со своим внутренним правом юрисдикцию над каждым судном, плавающим под его флагом, и над его капитаном, офицерами и экипажем в отношении административных, технических и социальных вопросов, касающихся данного судна.

3. Каждое государство в отношении судов, плавающих под его флагом, принимает необходимые меры для обеспечения безопасности в море, в частности в том, что касается:

- а) конструкции, оборудования и годности к плаванию судов;
- б) комплектования, условий труда и обучения экипажей судов с учетом применимых международных актов;
- с) пользования сигналами, поддержания связи и предупреждения столкновения.

4. В число таких мер входят меры, необходимые для обеспечения того, чтобы:

а) каждое судно перед регистрацией, а в дальнейшем через соответствующие промежутки времени, инспектировалось квалифицированным судовым инспектором и имело на борту такие карты, мореходные издания и навигационное оборудование и приборы, какие необходимы для безопасного плавания судна;

б) каждое судно возглавлялось капитаном и офицерами соответствующей квалификации, в частности, в области судовождения, навигации, связи и судовых машин оборудования, а экипаж по квалификации и численности соответствовал типу, размерам, механизмам и оборудованию судна;

с) капитан, офицеры и, в необходимой степени, экипаж были полностью ознакомлены с применимыми международными правилами по вопросам охраны человеческой жизни на море, предупреждения столкновения, предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды и поддержания связи по радио и были обязаны соблюдать такие правила.

5. Принимая меры, предусмотренные в пунктах 3 и 4, каждое государство обязано придерживаться общепринятых международных правил, процедур и практики и предпринимать все необходимые шаги для обеспечения их соблюдения.».

Так, станом на сьогодні Україна є членом Меморандуму про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту у Чорноморському регіоні.

Водночас необхідно враховувати прагнення нашої держави стати повноцінним членом Паризького Меморандуму про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MOU) (далі – Паризький Меморандум), що дозволить у першу чергу підняти престижність прапору України.

У квітні 2019 року відбулася зустріч керівництва Морської адміністрації з Секретарем Паризького Меморандуму, на якій було обговорено перспективи вступу України до Паризького Меморандуму. Зокрема, було обговорено запровадження покрокового плану дій щодо набуття членства нашої держави в цій міжнародній організації.

Разом з тим, варто зазначити, що за підсумками 2017 року прапор України (далі – Україна) потрапив у «чорний список» у новому White, Grey & Black List Меморандуму, який відображає рівень виконання вимог з безпеки судноплавства.

White, Grey & Black List (далі – WGB 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.

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. До «білого списку» включено 40 держав (в минулому році 42), до «сірого списку» — 20 (в минулому році 19) і до «чорного 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 «сірий» потрапили нові держави – Ісламська Республіка Іран, Казахстан, Російська Федерація (з «білого»), Сполучені Штати Америки, Тувалу. У «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»).

Перебування прапору України у «чорному списку» є негативним явищем, тобто понижує імідж нашої держави у світовому судноплавстві. 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. Натомість судовласники європейських країн навіть не розглядають питання реєстрації суден під прапором України, який станом на сьогодні є непривабливим.

Так, на вказану ситуацію впливає кількість затримань суден, що ходять під державним прапором в іноземних країнах. Серед основних причин затримання суден є їх незадовільний технічний стан, що передусім тісно пов'язано з віком українських суден, 29,3 роки і більше.

Варто зазначити, що судна, що експлуатуються у морських водах, піддаються значній корозії, що негативно впливає на міцність їх корпусів. Саме судна, вік яких понад 20 років, найчастіше перевіряють у всіх країнах світу, оскільки ризик аварійності таких суден значно більший, ніж нових.

Враховуючи зазначену ситуацію, Міжнародною морською організацією постійно вводяться відповідні обмеження до такої категорії суден, як нафтові танкери. Правилom I Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року визначено дати постачання нафтових однокорпусних танкерів, а мета визначення таких дат – спонукати судновласників оновлювати судна у відповідності до нових вимог, які спрямовані на недопущення забруднення навколишнього природного середовища.

Європейський Союз спрямував свою діяльність на виключення з експлуатації таких суден на водних шляхах і реєстрів європейських країн та заборонив заходити до їх портів. Відповідні заходи передбачено Регламентом 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 (далі – Регламент 530/2012). Положення статті 4 цього Регламенту, крім заборони реєстрації, забороняють 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 та 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 сюрвейер (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 торговельні, рибальські судна, катери та яхти. Обмеження за віком – 22 роки. Для більш старих суден потрібно за рахунок судновласника провести огляд судна сюрвейером, який визначає, реєструвати судно або відмовити в реєстрації. Сюрвейер призначається за місцем знаходження судна.

Країна Панама. Обмеження за віком 20 років. Для більш старих суден потрібно сюрвейерський детальний огляд за рахунок судновласника; сюрвейер

визначає, реєструвати судно або відмовити в реєстрації. Реєструються всі типи суден, катери та 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. Судно старше 20 років підлягає сюрвейерському огляду за рахунок судновласника; сюрвейер визначає, реєструвати судно або відмовити в реєстрації.

Сейшельські острови. Обмеження за віком до 15 років. Обмеження щодо класифікаційних товариств – визнаються лише шість товариств. Російський морський реєстр судноплавства не визнається. Володіти судном може тільки компанія, що 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 з 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, а ДП «Адміністрація морських портів України» понесено відповідні витрати, пов'язані з локалізацією та ліквідацією забруднення акваторії Одеського морського порту на загальну суму 2 355 698,91 грн з ПДВ.

На сьогодні збитки від забруднення навколишнього природного середовища судновласником не сплачені.

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

Крім того, варто зазначити, що однокорпусні танкери та двокорпусні танкери є особливо вогнебезпечними суднами, що через свій неналежний стан можуть призвести до загибелі людського життя та забруднення навколишнього природного середовища.

У світі також траплялися аварійні події, що мали відповідні наслідки.

Так, 16 березня 1978 року нафтоналивний танкер «Amoco Cadiz», що належав американській компанії «Амоко» сів на мілину в 5 км від узбережжя Бретані (Франція), і в кінцевому підсумку, розколовшись на три частини, затонув, внаслідок чого стався найбільший на той момент нафтової розлив в історії. В результаті значно постраждало все узбережжя Бретані – майже 400 км.

24 березня 1989 року трапився розлив нафти з судна «[Exxon Valdez](#)», який заподіяв колосальний збиток морському середовищі і узбережжю Аляски, коли в море вилилося 41,5 тисяч тонн нафти, утворивши нафтову пляму площею 28 тисяч квадратних кілометрів.

Як короточасні, так і довготривалі наслідки витоку нафти були всебічно розглянуті. Незабаром після аварії загинули тисячі тварин, найбільш достовірні

оцінки визначають числа в 250 тис. морських птахів, як мінімум 2800 каланів, приблизно 12 річкових бобрів, 300 тюленів, 247 білоголових орланів і 22 косатки. Наслідки розливу нафти відчуються навіть сьогодні. Були відзначені скорочення чисельності популяції різних видів океанічних тварин, а також затримка росту популяції горбуші. У наступні роки відзначалася висока смертність серед каланів і качок, оскільки вони споживали їжу із забрудненого ґрунту.

Протягом майже 20 років після морської аварії із судном «Eххon Valdez» група вчених університету Північної Кароліни встановила, що наслідки аварійної події відчуються набагато довше, ніж очікувалося. Команда оцінила, що для відновлення деяких видів арктичних мешканців буде потрібно 30 років.

У листопаді 2002 року біля узбережжя Іспанії розламався і затонув однокорпусний нафтоналивний танкер «Prestige». У море потрапили 64 тис. тонн мазуту. В результаті аварійної події ураженими виявилися тисячі кілометрів Атлантичного узбережжя Європи, над ліквідацією наслідків аварії працювало 300 000 добровольців зі всієї Європи. Загальний збиток від катастрофи оцінюється в € 4 млрд. На ліквідацію наслідків аварії витрачено € 2,5 млн.

Наслідки аварійної події підштовхнули світову спільноту до розробки міжнародно-правового документа, що визначає спільні заходи щодо запобігання подібних інцидентів в майбутньому і ефективній боротьбі з ними.

З урахуванням зазначеної інформації, беручи до уваги ризики виникнення аварійних подій, а також з метою імплементації Регламенту № 530/2012, покращення позицій України у світі (виходу з «чорного списку» Паризького меморандуму та оновлення віку суден, що ходять під українським прапором), Мінінфраструктури розроблено проєкт постанови Кабінету Міністрів України «Про внесення змін до порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України» та проєкт наказу Мінінфраструктури «Про внесення змін до нормативно-правових актів Міністерства транспорту України, Міністерства транспорту та зв'язку України та Міністерства інфраструктури України», прийняття яких сприятиме підвищенню вимог безпеки судноплавства шляхом встановлення обмежень до віку суден, що реєструються під прапором України.

Зазначаємо, що заборона реєстрації нафтоналивних суден не впливає на ті судна, що вже є зареєстрованими в Україні. Цей проєкт постанови спрямований на подальше недопущення реєстрації старих суден, що відповідає загальним світовим тенденціям, зокрема пов'язаними із запровадженням «зелених технологій».

Впровадження положень щодо заборони здійснювати плавання зазначених суден проєктом акта не передбачається, оскільки предметом Порядку ведення

Державного суднового реєстру України і Суднової книги України, затвердженого постановою кабінету Міністрів України від 26.09.1997 № 1069 є проведення реєстрації та обліку суден в Україні.

Крім того інформуємо, що положення Регламенту № 530/2012, що стосуються заборони плавання нафтоналивних двокорпусних суден, вік яких становить понад 25 років, буде впроваджено шляхом розроблення проекту наказу Мінінфраструктури щодо внесення відповідних змін до Правил плавання кораблів і суден у бухтах, на рейдах м. Севастополя і на підходах до нього, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 05.09.2002 № 626, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 18.10.2002 за № 834/7122, Правил плавання суден Керч-Єнікальським каналом і підхідними каналами до нього, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 09.10.2002 № 721, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 16.12.2002 за № 973/7261, Правил плавання і лоцманського проведення суден у північно-західній частині Чорного моря, Бузько-Дніпровсько-лиманському та Херсонському морському каналах, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 01.08.2007 № 655, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 05.10.2007 року за № 1150/14417, Правил плавання та лоцманського проведення суден у Феодосійській затоці, на рейдах Феодосійського морського порту та на підходах до нього, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 03.02.2009 № 115, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 26.03.2009 за № 280/16296, Правил плавання та лоцманського проведення суден у зоні дії поста регулювання руху суден «Маріуполь», затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 25.07.2012 № 415, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 03.09.2012 за № 1479/21791, Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту, затвердженому наказом Міністерства інфраструктури України від 27.06.2013 № 430, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 23.07.2013 за № 1230/23762 та Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 16.02.2004 № 91, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 12.07.2004 за № 872/9471.

При цьому буде враховано як вимоги до нафтоналивних суден, до яких застосовуються положення Міжнародної конвенції про запобігання забрудненню з суден 1973 року із змінами, що внесені Протоколом 1978 року до неї так і вимоги до нафтоналивних суден, що перевозять вантажі відповідно до Правил перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами України, затвердженими наказом Міністерства інфраструктури України від 04.04.2017 № 126, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 28.04.2017 за

№ 556/30424 (правилами Європейської угоди про міжнародні перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами).